



# FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

## Actes du 20<sup>e</sup> congrès



**Strasbourg - 21-23 octobre 2016**





**Bruno Gazeau**  
président de la FNAUT



A l'issue de son 20<sup>e</sup> congrès, riche d'expériences partagées et d'échanges francs, qui a confirmé le dynamisme de ses associations du Grand Est qui nous ont si bien accueillis, la FNAUT est, plus que jamais, unie, offensive et force de propositions.

**La FNAUT est unie** et rassemblée autour d'un corpus de doctrine et de positions qui lui permet :

- de réagir aux enjeux d'une mobilité des hommes et du fret qui se transforme rapidement, avec l'émergence de la concurrence entre modes et opérateurs, de l'économie digitale, des véhicules autonomes, et l'adaptation des énergies au défi du changement climatique ;
- de réaffirmer ses valeurs en faveur du transport public ferroviaire et urbain, de la complémentarité des modes, face au retour puissant du tout-routier porté par les constructeurs automobiles et le secteur des travaux publics, encouragé par le gouvernement et plusieurs conseils régionaux.

**La FNAUT est offensive.** Ses associations locales nombreuses et dynamiques, dont la connaissance du « terrain » est inégalable, lui donnent une assise et une crédibilité réelle et reconnue. Les discours de tous les élus présents au congrès en témoignent, sans détours et avec une sincérité non feinte.

Les fédérations régionales de la FNAUT seront en place, à une ou deux exceptions près, au 1er janvier 2017 et engageront le dialogue avec les nouveaux exécutifs régionaux sur les questions de transport et mobilité.

**La FNAUT est force de propositions**, avec la publication de son manifeste sur l'avenir du rail, ses positions sur la sécurité routière, les grands investissements de transport urbain et ferroviaire, ou la fiscalité écologique.

Nos fédérations régionales veulent contribuer à l'élaboration des Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et des schémas de mobilité et d'intermodalité. Elles insistent pour être consultées sur les nouvelles conventions Régions-SNCF.

Enfin, avec les États généraux de la mobilité et les suites de son colloque Rail 2020, la FNAUT entend bien se faire entendre lors du débat présidentiel.

## Sommaire

Résumé des débats	<b>p. 5</b>
Ouverture du congrès par Roland Ries, maire de Strasbourg	<b>p. 7</b>
Rapport de conjoncture par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT	<b>p. 8</b>
Analyse de l'actualité par Bruno Gazeau, président de la FNAUT	<b>p. 16</b>
Motion générale	<b>p. 17</b>
Débat avec les élus animé par Pierre Maurer - Philippe Richert, président du Conseil régional du Grand Est - Robert Herrmann, président de l'Eurométropole de Strasbourg	<b>p. 19</b>
Débat sur la politique européenne - Michel Quidort, représentant de la FNAUT à FEV - Anne-Marie Ghémard, vice-présidente de la FNAUT - Thomas Avanzata, directeur des affaires européennes de l'UITP - Catherine Trautmann, vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg - Marc Debrincat, juriste de la FNAUT	<b>p. 23</b>
Tickets verts et rouges	<b>p. 29</b>
Comptes rendus des réseaux thématiques	<b>p. 31</b>
Exposés de militants - Activités d'ASTUS et de la FNAUT Alsace - Enquêtes, études et expertises de la FNAUT	<b>p. 39</b>
Revue de presse	<b>p. 44</b>

Actes du 20<sup>e</sup> congrès de la FNAUT, édités en avril 2017

Transcription, rédaction et correction : Jean Sivardière, Christiane Dupart et Fabrice Michel

Mise en page : Fabrice Michel

Crédits photos : Fabrice Michel pour la FNAUT

Couverture : place de l'Homme de fer, Strasbourg

Impression : R&M Studio

# 20<sup>e</sup> congrès de la FNAUT

## Résumé des débats



*Pavillon Joséphine, Jardins de l'Orangerie*

**Avec une parfaite régularité depuis sa création en 1978, la FNAUT organise un congrès tous les deux ans. Son 20<sup>e</sup> congrès s'est tenu à Strasbourg les 22 et 23 octobre 2016, au Pavillon Joséphine à l'Orangerie : plus de 170 représentants de ses associations y ont participé.**

La remarquable organisation du congrès a été coordonnée par François Giordani, président de l'association ASTUS et de la FNAUT Grand Est, et Fabrice Michel, responsable de la communication au siège national de la FNAUT. Elle a été soutenue par l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg, le Conseil régional du Grand Est, le Conseil départemental du Bas-Rhin, l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau et le réseau d'autopartage Citiz.

La préparation et l'animation des débats ont été assurées par Bruno Gazeau, président de la FNAUT, aidé des membres du bureau.

La veille du congrès, les congressistes ont pu participer à l'une des 3 visites techniques, très instructives, qui étaient proposées : un trajet transfrontalier en train jusqu'à Hausach (Ortenau), avec étapes à la gare routière d'Offenbourg et sur le chantier du tramway Strasbourg-Kehl ; un trajet TER jusqu'à l'usine Lohr Industrie de Duppigheim ; ou un déplacement en BHNS et TER vers le technicentre SNCF de Bischheim et la gare multimodale de Hoenheim. Puis les congressistes ont été invités à un cocktail dînatoire à l'Hôtel de Région.

De nombreux documents des associations de la FNAUT ont été présentés dans le hall du Pavillon Joséphine.

Le samedi, les congressistes ont été accueillis par Roland Ries, maire PS de Strasbourg. En fin d'après-midi, ils ont été reçus à l'Hôtel de Ville de Strasbourg pour un cocktail dînatoire.

Le dimanche après-midi, à l'issue du congrès, ils ont pu suivre une visite organisée du centre historique de Strasbourg et profiter d'un tour en Batorama sur les bras de l'Ill.

### Les débats

Le congrès de la FNAUT ne remplit pas la même fonction que le congrès d'un parti politique ou d'un syndicat. Il n'est pas destiné à définir ou confirmer une doctrine et à choisir des dirigeants.

Les orientations générales de la FNAUT, adoptées lors de sa création, font toujours l'objet d'un consensus et sont régulièrement actualisées par son Conseil national. Dans ces conditions, son congrès est principalement une occasion de rencontres avec des élus et des experts, et d'échanges entre les militants des associations membres.

### Le rapport de conjoncture et la motion générale

Le rapport de conjoncture présenté aux congressistes est une analyse de la politique des transports du Chef de l'État et du gouvernement Valls, effectuée en toute indépendance et basée sur des faits précis et non des considérations idéologiques ou partisans. Il souligne le manque d'intérêt du gouvernement pour le secteur des transports et de l'environnement, son absence de vision à long terme, sa focalisation sur la mobilité routière et les véhicules électriques, son indifférence aux menaces pesant sur les transports urbains et le rail, son extrême sensibilité aux lobbies.

Sur la base de ce rapport préparé par Jean Sivarrière, Bruno Gazeau, président de la FNAUT, a présenté une analyse de l'actualité et le projet de motion générale destinée au Premier ministre.

Soumis aux associations avant le congrès, le rapport de conjoncture et la motion générale ont été adoptés

à la quasi-unanimité par les congressistes (un seul vote négatif), qui ont ainsi confirmé leur déception et leur inquiétude face à la politique suivie par l'Etat (et surtout à son absence de politique).

Une nouvelle fois, la FNAUT a confirmé sa forte cohésion interne malgré la diversité des préoccupations de ses associations et des sensibilités politiques de leurs membres.

### **Le dialogue avec les élus**

Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes la coordination des autorités organisatrices de transports - Région et Métropole - et le financement des transports collectifs. Ont répondu à notre invitation : Philippe Richert, président LR du Conseil régional du Grand Est, et Robert Herrmann, président PS de l'Euro-métropole de Strasbourg. Le débat a été animé par le journaliste strasbourgeois Pierre Maurer.

### **Le débat sur la politique européenne des transports**

Le débat du samedi après-midi était consacré à la politique européenne de la mobilité. Les invités étaient Thomas Avanzata, directeur des affaires européennes de l'Union Internationale des Transports Publics et Catherine Trautmann, ancienne députée européenne et ancienne maire PS de Strasbourg. Anne-Marie Ghémard et Michel Quidort, représentants de la FNAUT auprès de la Fédération Européenne des Voyageurs, ainsi que Marc Debrincat, juriste de la FNAUT, ont également participé à ce débat très vivant.

### **L'attribution des Tickets verts et rouges**

Le congrès a par ailleurs, à l'issue d'une discussion traditionnellement très suivie, attribué ses prix - Tickets verts et Tickets rouges - dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique technique ou politicienne.

### **La vie interne de la FNAUT**

Le dimanche matin, les réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis et ont fait le point sur leurs activités : les ateliers ont été animés par Jean Macheras (déplacements urbains), Jean Sivardière (LGV et TGV), Jean Lenoir (trains Intercités), Christian Broucaret (TER) et Bruno Gazeau (transport du fret-énergie-environnement).

Enfin la dernière séquence du congrès a été consacrée à divers exposés :

- François Giordani a présenté avec leurs représentants les activités et les succès des 15 associations membres de la FNAUT Alsace.

- Jean Lenoir a commenté les méthodes et les résultats du lobbying de la FNAUT sur les Intercités auprès des cabinets ministériels, des administrations et des dirigeants de la SNCF.

- Jean Sivardière a insisté sur l'importance des enquêtes et études réalisées par les militants de la FNAUT, et présenté les expertises récentes ou en cours confiées à des consultants.

- Enfin Bruno Gazeau a conclu le congrès par quelques réflexions sur les projets d'interventions de la FNAUT auprès des décideurs politiques, des médias et du grand public.

# Ouverture du congrès



*Ouverture du congrès, pavillon Joséphine*



**Roland Ries**  
maire de Strasbourg

Je suis très heureux d'accueillir la FNAUT à Strasbourg dans ce quartier européen. J'apprécie la FNAUT en tant que partenaire critique des pouvoirs publics. L'objectif commun est de promouvoir les transports publics dans les meilleures conditions possibles

Vous avez découvert hier l'extension du tramway vers Kehl. Le fait de relier deux villes d'Europe à travers le Rhin est un nouveau challenge face au contexte actuel de fermeture des frontières. Les transports publics ont aussi un rôle à jouer pour faire se rencontrer les différences et s'en enrichir.

Beaucoup de choses ont évolué sur les 25 dernières années. Strasbourg a fait partie des pionniers du retour du tramway à l'encontre de la politique du tout-automobile qui était en vigueur. Nous avons initié à l'époque avec Catherine Trautmann une politique novatrice de mobilité urbaine.

Aujourd'hui, nous sommes dans une situation inverse où toutes les collectivités veulent leur tramway alors que ce n'est pas forcément la solution la plus pertinente. Nous avons une gamme de modes possibles qu'il faut savoir choisir en fonction des besoins de la population. L'idée d'avoir une politique globale de mobilité reste néanmoins dominante.

Il reste encore beaucoup à faire à Strasbourg dans la première et la deuxième couronne. C'est plus difficile qu'en centre-ville du fait de zones moins denses où le transport public perd de sa pertinence et laisse place à une politique d'intermodalité.

Nos conditions de vie ont globalement changé en 25 ans et pas que dans le transport : urbanisme, architecture, biodiversité, réchauffement climatique, alimentation et circuits courts... L'Eurométropole a donc développé un plan climat dont le transport fait partie. La question est de savoir quel développement urbain nous souhaitons pour l'avenir.

Développer les transports ne doit pas se limiter à la gestion des flux. Il doit également s'interroger sur la génération de ces flux. Le coût de l'immobilier et l'allongement des trajets domicile-travail. Notre réflexion sur la mobilité se doit d'être encore plus globale et plus drastique. Il faut lutter contre la prolifération urbaine et remettre en valeur les friches industrielles comme l'île de Strasbourg. Toutes ces données doivent être intégrées dans nos réflexions de développement du transport.

La concertation est incontournable et souvent contradictoire. Elle nécessite une politique de mobilité claire pour ne pas se limiter à un patchwork de solutions tel que pistes cyclables, transport public, parking... Les objectifs de mobilité doivent être clairs afin de pouvoir prendre en compte les besoins de chacun, même contradictoires, pour être déclinés en solutions adaptées.

Je vous souhaite à tous un weekend studieux et agréable dans notre ville. Merci à tous et bon congrès.

# Rapport de conjoncture

## par Jean Sivardière



Le rapport de conjoncture présenté aux congressistes est une analyse de la politique des transports du Chef de l'Etat et du gouvernement Valls, effectuée en toute indépendance et basée sur des faits précis et non des considérations idéologiques ou partisans. Il souligne le manque d'intérêt du gouvernement pour le secteur des transports et de l'environnement, son absence de vision à long terme, sa focalisation sur la mobilité routière et les véhicules électriques, son indifférence aux menaces pesant sur les transports urbains et le rail, son extrême sensibilité aux lobbies.

## Introduction

### Un nouveau contexte

- Le marché des transports évolue sous le triple impact de l'irruption de l'économie numérique, de l'ouverture à la concurrence (autocar) et des évolutions sociétales (essor de l'économie collaborative).

- Une série de lois a modifié, comme jamais depuis la LOTI, l'organisation de la mobilité : loi ferroviaire, loi Macron, loi sur la transition énergétique, lois de réforme territoriale.

- Sur le terrain, la situation se dégrade rapidement : l'offre ferroviaire est dans un état critique (FNAUT Infos 239 et 241) ; l'offre urbaine commence à décliner ; l'insécurité routière s'est aggravée (FNAUT Infos 239).

- Le prix du pétrole s'est effondré, ce qui encourage l'usage de la route et de l'avion, en contradiction avec les objectifs de la COP 21. En 2015, la facture énergétique de la France est passée de 55 à 40 milliards d'euros. Le prix des carburants routiers et aériens a fortement baissé depuis le milieu 2014, le trafic routier a augmenté de 2,5 % en 2015.

- Le secteur des transports publics est délaissé par le gouvernement, qui fait preuve d'une grande faiblesse devant les nombreux lobbies conservateurs, très actifs pour bloquer les réformes nécessaires sans souci de l'intérêt général, et qui continue à mettre en œuvre une politique anti-écologique malgré ses engagements lors de la COP 21.

- Nous avons perdu la bataille culturelle : on ne parle aujourd'hui que de mobilité individuelle (voiture propre, autonome, économe en énergie), alors que le transport collectif a encore toute sa place dans l'organisation des déplacements (FNAUT Infos 242 et 246).

### L'évolution du marché

- L'économie numérique provoque une baisse du coût de la mobilité et impose aux systèmes historiques de mobilité une baisse drastique de leurs coûts de production, une réactivité rapide et une flexibilité accrue.

- La concurrence entre modes pose des questions d'équité entre modes et d'optimisation de l'ensemble dans le cadre de transformations politiques fortes et d'objectifs nationaux : aménagement du territoire, énergie et exigences de la COP 21, exigences de l'Union Européenne sur les concentrations locales de polluants (NOx...), statut des travailleurs routiers détachés...

- La concurrence entre opérateurs, inégale selon les modes, est source d'innovations rapides et nécessaires en matière d'information voyageurs, de multimodalité, de services clients.

L'e-voyageur devient acteur de son déplacement, exerce ses choix entre les modes, modifie la hiérarchie de ses critères de choix, prix, temps, qualité... Il évalue les opérateurs et les autorités organisatrices quant à leur efficacité, et le fait savoir.

## La réforme ferroviaire

- La loi du 4 août 2014 a donné à l'Etat le rôle de pilote de la politique ferroviaire. Elle entérine judicieusement la création indispensable d'un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) mais, afin de satisfaire les syndicats de cheminots, elle ne donne pas à ce GIU (SNCF réseau) une autonomie suffisante par rapport à l'exploitant (SNCF Mobilité). L'utilité de l'EPIC de tête reste à démontrer. SNCF Réseau n'a plus l'autonomie par rapport à SNCF Mobilités (théoriquement garantie par la loi) dont disposait RFF et qui a permis des innovations utiles (introduction du cadencement, investissements sur le réseau classique). La politique court-termiste et malthusienne de SNCF Mobilités est contraire aux intérêts de SNCF Réseau. Le pouvoir du régulateur, l'ARAFER, a cependant été renforcé, et élargi à la route (autocar, autoroutes).

- Le problème de la dette ferroviaire n'a pas été réglé par la réforme. Aucun mécanisme n'a été mis en place pour apurer la dette (44 milliards d'euros) et assurer un financement pérenne du rail à un niveau satisfaisant, alors que cet apurement avait été promis en 1997, lors de la création de RFF. Le groupe SNCF accumule 3 milliards de dettes supplémentaires par an et s'acquitte d'un milliard et demi de frais financiers par an.

- Une exploitation souhaitable des trains TER et Intercités en délégation de service public, selon le modèle urbain, a été écartée, alors qu'une maîtrise des coûts (coûts unitaires trop élevés et méthodes d'exploitation inadaptées aux faibles trafics) est indispensable. Une évolution se dessine cependant, le secrétariat d'Etat envisageant des appels à manifestation d'intérêt auprès des exploitants privés en cas d'abandon de services par la SNCF (mais dans des conditions trop restrictives pour attirer ces exploitants).

- Malgré l'adoption de cette loi, l'Etat-stratège ne joue pas son rôle : le schéma national des services ferroviaires n'a toujours pas été élaboré et soumis au Parlement (ce qui bloque la réflexion des Régions sur les schémas régionaux de mobilité). On attend toujours le contrat de performance Etat-SNCF Réseau, d'où une absence de trajectoire financière de la SNCF, aucun plan à long terme de modernisation et de développement du réseau (lignes classiques et LGV) n'a été élaboré. Le comité des utilisateurs du rail n'a pas été mis en place.

La crise du ferroviaire dans notre pays n'a donc pas été enrayerée par la réforme de 2014, elle apparaît de plus en plus comme une spécificité française.

## La loi Macron libéralisant le transport par autocar

La FNAUT ne s'est pas opposée frontalement à la libéralisation du transport par autocar à longue distance. En effet, de nombreux itinéraires reliant de grandes villes ou des villes moyennes ne sont actuellement desservis par aucun transport public.

Mais la libéralisation, quasiment en « open access » et non en délégation de service public a été improvisée et trop brutale. Le risque, qui se concrétise en Allemagne et commence à apparaître en France, est évident : en l'absence d'une remise à niveau préalable du train, c'est celui d'un écrémage du trafic ferroviaire et d'une déstabilisation puis d'une disparition des services les plus fragiles au profit de services routiers moins performants, autrement dit d'une paupérisation du transport public interrégional.



Strasbourg, autocars Flixbus et Isilines (Wikipedia)

Les prix d'appel, très bas, vont sans doute remonter suite à la concentration des opérateurs, mais ils resteront très inférieurs à ceux du train.

Il est de l'intérêt de tous les voyageurs, des territoires, de l'économie nationale et de la planète que le rail - ossature naturelle du système de transport interurbain et système à rendement croissant - absorbe le maximum de trafic, et que l'autocar en soit le complément et non le concurrent. Il est donc absurde que la loi Macron sur l'autocar ait été adoptée :

- avant que le réseau ferré classique ait été remis en état et qu'en particulier, les zones de ralentissement qui pénalisent le train aient disparu ;

- avant qu'on y voie clair sur l'impact énergétique et les coûts environnementaux d'un développement important du transport par autocar ;

- avant que soient connues les conclusions de la commission Duron mise en place par le gouvernement pour définir l'avenir des trains Intercités ;

- enfin, avant qu'ait été mis au point par le gouvernement puis adopté par le Parlement le schéma national des services ferroviaires prévu par la loi portant réforme ferroviaire.

De nombreuses Régions acceptent que les cars Macron concurrencent leurs trains TER. Celles qui protestent ne sont pas soutenues par l'ARAFER.

La FNAUT est favorable à la concurrence entre exploitants d'un même mode de transport, mais opposée à la concurrence entre modes, le train et l'autocar, ou le train et l'avion.



Strasbourg, arrêt devant la gare SNCF

## La loi Royal sur la transition énergétique et la croissance verte

Cette loi est d'un vide affligeant en ce qui concerne les transports, un secteur dont l'impact énergétique et environnemental est pourtant crucial (il est le premier contributeur français aux émissions de gaz à effet de serre). De manière incompréhensible, le transport collectif n'a pas été évoqué comme outil de lutte contre le réchauffement climatique.

Seule la mobilité individuelle est prise en compte, et la voiture électrique, malgré ses limites écologiques évidentes, est traitée comme la solution miracle. L'exigence de « propreté » concerne aussi l'autobus (alors que 99 % de la pollution de l'air urbain par les transports vient des voitures et des camions), mais le surcoût d'investissement qu'elle va entraîner se fera au détriment d'autres investissements plus utiles pour attirer les automobilistes vers le transport collectif, ou elle se fera au prix d'une baisse de l'offre.

Le message de la loi est très pervers : le gouvernement laisse croire à l'opinion que la transition énergétique est une simple affaire d'ingénieurs et de techniciens chargés de trouver de nouvelles motorisations « durables », qu'il s'agit d'abord de stimuler la « croissance verte », que l'exigence écologique ne doit déranger personne et que le citoyen n'aura ni à payer ni à changer ses comportements.

La fiscalité écologique est écartée par souci du pouvoir d'achat, c'est une erreur historique majeure (analogue à celle qui a été commise au lendemain du contrechoc pétrolier de 1986) car cette attitude court-termiste se retournera à terme contre le consommateur, conforté dans des pratiques non écologiques : le prix du pétrole finira par remonter un jour ou l'autre, et les externalités ne sont toujours pas prises en compte.

## Les lois territoriales (MAPTAM et NOTRe)

### La mobilité locale

Une gestion plus cohérente des transports publics et du trafic automobile dans les bassins de vie devient possible grâce à plusieurs dispositions novatrices :

- le renforcement et l'élargissement (15 000 habitants minimum) des intercommunalités ;
- la création des Métropoles, qui peuvent reprendre sur leur territoire les compétences du Département (mais la loi n'a pas clarifié le dispositif administratif en Ile-de-France : la Région est responsable des transports, la Métropole est responsable du logement) ;
- la transformation des autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMD), compétentes dorénavant pour gérer le stationnement, le vélo, l'autopartage, le covoiturage... ;
- la suppression du Périmètre de Transport Urbain, qui devient le ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD, ex-AOTU) - mais ce nouveau périmètre ne couvre pas encore l'aire urbaine - , et le transfert aux intercommunalités des lignes départementales périurbaines d'autocar ;
- enfin la décentralisation du stationnement et la dépenalisation des amendes, mesures qui malheureusement tardent à se concrétiser.

Mais l'interface entre train et transport urbain pose problème dans les premières et deuxièmes couronnes des agglomérations.

### La mobilité régionale

La nouvelle législation NOTRe est un progrès. Elle prévoit qu'un schéma d'aménagement, de développement rural et d'égalité des territoires, fixant des objectifs à moyen et long termes en matière de transport collectif et d'intermodalité sera élaboré à l'échelle régionale. Une coordination efficace (itinéraires, horaires, tarifs) entre services ferroviaires et routiers régionaux deviendra enfin possible grâce au transfert aux Régions des lignes départementales interurbaines d'autocar (ce qui était réclamé depuis des années par la FNAUT pour permettre d'éviter des offres ferroviaires et routières concurrentes).

### Deux incohérences

Si la clause de compétence générale des régions et des départements a été supprimée, la gestion des autocars périurbains et interurbains étant transférée respectivement aux agglomérations et aux régions, le pouvoir financier des Régions n'a pas été renforcé, et deux incohérences graves sont pérennisées :

- la voirie reste de la responsabilité de la commune (un maire - voir le cas actuel de Noisy-le-Sec - pourra donc encore s'opposer stupidement à la construction d'un tramway ou d'un BHNS traversant sa commune même s'il s'agit d'un projet d'intérêt général) ;

- les routes restent de la responsabilité du Département (on verra encore des Départements élargir des routes parallèles à des voies ferrées où la Région renforce la desserte TER, et encourager ainsi l'usage de la voiture).

### Le redécoupage régional

Cette réforme a été improvisée et traitée dans la confusion, sans vision directrice, sans étude d'impact préalable sur l'organisation des transports collectifs. Elle détourne l'attention des vrais problèmes. Mal conçue, elle aurait dû être précédée d'une véritable pédagogie et d'une réflexion sur les problèmes de fond (FNAUT Infos 243) :

- la décentralisation, véritable gisement d'économies (des services de l'Etat ont été maintenus malgré les transferts de compétences aux collectivités territoriales) ;

- les compétences des collectivités ;  
- leurs modalités de gouvernance (en particulier les relations entre communes et intercommunalités) ;  
- leurs moyens financiers et leur autonomie fiscale (les Régions dépendent à 90 % des dotations de l'Etat, leur budget total représente moins de 1 % du PIB national).

Avant de réduire le nombre des régions, il fallait :

- démontrer que les régions françaises étaient trop petites pour peser économiquement (leur taille est, en réalité, dans la moyenne européenne) ;

- tenir compte des flux de déplacements dans le découpage régional.

La création des « super-régions » rend aujourd'hui plus difficile la suppression des départements ou la limitation de leur rôle à l'action sociale.

## L'évolution sur le terrain

**On assiste globalement à une dégradation rapide de la situation : le transport collectif terrestre décline, les trafics routiers et aériens se développent. En dehors de quelques décisions positives, le gouvernement assiste passivement à cette évolution ou, souvent même, la favorise (abandon de l'écotaxe qui coûte 1,2 milliard d'euros à l'Etat sans parler des recettes annuelles perdues, de l'ordre du milliard d'euros ; loi Macron ; refus d'abaisser le taux de TVA sur le transport public ; blocage d'investissements ferroviaires par Bercy ; quasi-absence de fiscalité écologique).**

### La sûreté dans les transports

La loi Savary du 22 mars 2016 est satisfaisante : elle permet de lutter à la fois contre la fraude et contre le terrorisme. Elle renforce considérablement les moyens de lutte contre la fraude et permettra d'augmenter le taux de recouvrement des amendes.

Mais le train est doublement handicapé par les mesures, inefficaces, imposées par la Ministre de l'environnement pour lutter contre le terrorisme : les portiques freinent le passage des voyageurs (à quoi bon des LGV s'il faut arriver 30 minutes avant le départ du TGV...), et c'est la SNCF qui doit financer les mesures de sûreté.

### Les infrastructures de transports urbains

Le gouvernement a lancé (ce qui aurait pu être fait deux ans plus tôt) le 3ème appel à projets de TCSP prévu par le Grenelle de l'Environnement. Mais, malgré l'insistance de la FNAUT, il a refusé de lancer un 4ème appel (l'Etat n'a dépensé à ce jour que 1,8 milliard sur les 2,5 prévus) alors que l'engagement financier de l'Etat dans les trois premiers appels à projets a démontré son efficacité : « pas d'actualité », selon le secrétaire d'Etat aux Transports, qui n'a pas perçu l'ampleur des besoins insatisfaits, y compris dans des métropoles déjà bien équipées (Lyon, Strasbourg, Grenoble, Nantes, Montpellier, Bordeaux...).

Or les villes françaises souffrent d'un retard évident dans ce domaine, et la mise en place d'un TCSP est toujours suivie d'une hausse de la fréquentation. C'est particulièrement vrai du tramway, dont l'expérience montre qu'il peut être aussi bien ou même mieux que le BHNS adapté à la desserte des agglomérations de taille moyenne.

Quant aux dessertes ferroviaires périurbaines, elles permettraient à la fois d'absorber du trafic automobile et de structurer l'urbanisation autour des gares pour lutter contre l'étalement urbain (FNAUT Infos 245).

### Les déplacements urbains

- Le Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) a introduit des mesures favorables aux piétons et cyclistes (modération de la vitesse automobile en ville, extension du double-sens cyclable, intermodalité train + vélo). Mais le PAMA n'a été accompagné d'aucun financement et d'aucun échéancier, ce qui en limite la portée.

- L'indemnité kilométrique vélo (IKV) a finalement été adoptée, mais sous une forme très édulcorée. Elle est limitée aux seules entreprises privées, les salariés du secteur public ne pourront pas en bénéficier ; son versement au salarié par l'employeur privé est facultatif ;

elle est exonérée de cotisations sociales (pour l'employeur) et d'imposition sur le revenu (pour le salarié) dans la limite d'un plafond annuel de 200 euros ;

enfin le cumul de l'IKV avec la prise en charge de l'abonnement aux transports collectifs est limité au seul rabatement vers la station la plus proche (FNAUT Infos 246).

- La gestion du stationnement urbain de surface a été réformée. Le produit des amendes de stationnement (dépenalisées) pourra être affecté aux transports urbains, mais la mise en œuvre de cette réforme est freinée par le ministère de l'Intérieur.

- Suite à la tendance à la baisse du produit du versement transport des entreprises (dont le MEDEF souhaite la disparition) et à la forte réduction des dotations de l'Etat, les collectivités locales, surtout les agglomérations de taille moyenne, commencent à réduire l'offre de transport urbain (FNAUT Infos 233). Par exemple, à Nancy, Belfort, Aix-les-Bains (- 18 %).



*Transalpine à Wassen, Suisse (Marc Debrincat)*

## Les infrastructures interurbaines

Le financement de ces infrastructures a été fragilisé par l'abandon de l'écotaxe (comme s'il s'agissait d'un impôt supplémentaire alors que l'écotaxe déchargeait le contribuable d'une partie des coûts du transport routier de fret). Les usagers des transports, les riverains des grands axes de circulation routière et les contribuables ont été lourdement pénalisés.

Les travaux de la commission Mobilité 21 ont débouché en 2013 sur des recommandations rationnelles (donner la priorité à la rénovation et à la modernisation des infrastructures existantes), mais sans ambition car reposant sur l'hypothèse très contestable d'un tarissement des possibilités de financement : alors qu'il fallait, logiquement, préciser les besoins de mobilité puis dégager les crédits nécessaires, on a cherché à adapter les projets aux crédits existants.

Mais au lieu d'abandonner des projets d'un autre âge et sans fondement économique (autoroutes, aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord, gares TGV exurbanisées) ou mal conçus (LGV Poitiers-Limoges), les gouvernements Ayraut et Valls ont au contraire reporté de grands projets porteurs d'avenir : TCSP urbains, VFCEA,

LGV Montpellier-Perpignan (LNMP), POCL,... (les travaux préparatoires du projet Lyon-Turin, indispensable à un report du trafic international de fret sur le rail, ont cependant été poursuivis). Seule la LGV GPSO a finalement fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

## Infrastructures routières

- C'est un allongement des juteuses concessions autoroutières qui permet le financement des travaux d'amélioration et d'extension du réseau autoroutier (3,2 milliards d'euros).

Contrairement à ce qui a été annoncé, ces travaux impliquent bien une augmentation de la capacité du réseau autoroutier (voir le cas de l'A480 qui traverse la cuvette grenobloise et va passer à 2 x 3 voies).

- Le gouvernement a poussé les investissements routiers dans le cadre des Contrats de plan Etat-Régions 2016-2020. Ce sont les Régions qui ont poussé les investissements ferroviaires (FNAUT Infos 240).

- Près de 300 millions seront investis dans plus de 400 opérations de régénération des routes nationales en 2016 : c'est une hausse de 55 % en un an, et un triplement depuis 2012. Le niveau d'investissement sera cette année le plus élevé depuis 10 ans.

- A noter l'abandon (au moins provisoire) de l'autoroute A831 qui devait saccager le marais poitevin (l'A51 Grenoble-Sisteron semble définitivement abandonnée).

Par contre des autoroutes et des rocades autoroutières en milieu urbain (A45 Lyon - Saint-Etienne, A31 bis Toul-Luxembourg, contournements autoroutiers de Marseille, Lyon et Strasbourg, Nouvelle Route du Littoral à la Réunion), sont confirmées alors que la saturation des infrastructures existantes est due principalement au trafic local ou régional et donc au sous-développement des transports collectifs de proximité.

## Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

On comprend mal l'acharnement du gouvernement à faire aboutir coûte que coûte ce projet alors qu'il a lui-même contribué à en faire un enjeu symbolique...

La consultation lancée par le Chef de l'Etat a été une parodie de démocratie, elle a été limitée en effet au département de la Loire-Atlantique (un résultat positif assuré selon les sondages effectués préalablement), comme s'il s'agissait d'un aéroport départemental dont seul comptait l'impact environnemental local - alors que l'Etat (DGAC) en est maître d'ouvrage et contribue à son financement.

## Infrastructures ferroviaires

L'investissement ferroviaire ne peut se concevoir de manière pertinente que dans la durée. Le réseau ferré classique souffre d'une carence majeure d'investissement, il continue à vieillir et sa fiabilité à diminuer malgré le montant conséquent des cré-

aits affectés à sa régénération (2,5 milliards par an). Son état inquiétant a été mis en évidence par les accidents survenus récemment. L'âge moyen des aiguillages (20 ans) est deux fois plus élevé qu'en Allemagne.

Plusieurs lignes régionales et même interrégionales ont disparu récemment : Verdun-Châlons, Clermont-Montluçon, Montluçon-Ussel, Clermont-Ussel.

Par ailleurs, l'extension du réseau des LGV, à l'exception de Bordeaux-Toulouse, est actuellement bloquée, même si les procédures se poursuivent. La DUP aberrante de la LGV Poitiers-Limoges n'a été éliminée par le Conseil d'Etat, que par l'intervention des associations dont la FNAUT, et des collectivités concernées : la desserte TGV de Limoges doit se faire par branchement sur la future LGV POCL, depuis Orléans ou Bourges, après modernisation de la ligne POLT.

Le gouvernement n'a rien fait pour faire aboutir le projet intelligent de gare TGV-TER de Vandières. Il a par contre poussé le projet stupide de gare nouvelle TGV de Montpellier...

### Canal Seine-Nord

Le développement du trafic sur les fleuves (Seine, Rhône), qui sont déjà bien équipés et disposent d'une forte réserve de capacité, est souhaitable pour renforcer le rôle des ports français. Mais le canal Seine-Nord, outre qu'il concurrencera le rail bien plus que la route comme l'a démontré le rapport Massoni-Lidsky, affaiblira le port du Havre (qui souffre de la médiocrité de sa desserte ferroviaire) en renforçant le rôle des ports belges et néerlandais dans la desserte de l'Ile-de-France. Son coût élevé met à contribution le budget de l'Etat (un milliard d'euros) et des régions et départements concernés (un milliard d'euros) au détriment d'investissements plus urgents.

### Projet Lyon-Turin et CFAL

Le projet Lyon-Turin avance pas à pas. Mais le financement du tunnel de base n'est toujours pas acquis, un an après la publication du rapport Bouvard-Destot qui a proposé l'instauration d'une écotaxe sur les autoroutes de Rhône-Alpes et PACA.

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) par l'est n'est pas financé alors que sa réalisation permettrait de désengorger le nœud ferroviaire lyonnais.

### L'offre de transport ferroviaire voyageurs

- Les dessertes ferroviaires se dégradent, toutes les composantes de l'offre voyageurs sont affectées : TER, Intercités et même TGV (radiaux et intersecteurs). La dégradation s'accélère : les transferts sur route de services TER se multiplient. La SNCF manque de personnel et de matériel de réserve. La qualité de la maintenance du réseau s'est détériorée. Le mécontentement des voyageurs est de plus en plus visible.

L'avenir des dessertes Intercités est compromis par les ralentissements, les fermetures de lignes, la vétusté du matériel roulant, la mauvaise qualité de service de la SNCF, une gouvernance inadaptée et la libéralisation du transport par autocar à longue distance FNAUT Infos 235).

A deux exceptions près (Paris-Briançon et Paris-Rodez/Latour de Carol), les trains de nuit vont disparaître (6 liaisons sur 8). L'appel à manifestation d'intérêt lancé auprès des exploitants privés n'aura été qu'une manœuvre politique qui ne pouvait aboutir.

Pendant ce temps, les autocaristes développent des liaisons nocturnes à longue distance, preuve que les besoins existent.

- La commercialisation du train se complexifie. De plus en plus, la SNCF met le voyageur à son service au lieu d'être à son service : les fiches horaires TGV sont supprimées, les bureaux de vente dans les centres-villes disparaissent, il ne reste que trois guichets Grandes lignes en Val de Marne, le repérage des places louées disparaît dans certains Intercités, les échanges et remboursements des billets deviennent plus coûteux...

- Les agents de la SNCF sont démotivés (contrôleurs). Le climat social se dégrade : grèves nationales, nombreuses grèves régionales, abus du droit de retrait. Certains syndicats font de la surenchère et découragent les usagers.

- L'Etat laisse la SNCF mettre en œuvre une stratégie, certes légitime pour l'entreprise mais dangereuse car contraire aux intérêts de la collectivité, consistant à se désengager des activités non ou peu rentables : TER sur les petites lignes (alors que les transferts sur route poussent les usagers vers la voiture, partagée ou non), Intercités, et même TGV sur les lignes classiques. La SNCF développe des activités routières (fret, covoiturage, autocar) et internationales au détriment de sa vocation première, le ferroviaire en France.

Depuis que l'Etat est devenu autorité organisatrice des Intercités (TET), l'offre de jour a régressé de 10 % et l'offre de nuit de 20 %.



## Le transport du fret

- Rien n'est fait par le gouvernement pour lutter contre la fraude et le dumping social (recours à la main d'œuvre sous-payée des pays de l'Est) dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM), stimulé par ailleurs par l'abandon de l'écotaxe, l'autorisation généralisée des véhicules de 44 tonnes et la baisse du prix du gazole (FNAUT Infos 238).

- L'évolution du fret ferroviaire est catastrophique : de 2000 à 2014, son volume annuel est passé de 52 à 32 millions de tonnes (dont un tiers assuré par les exploitants privés). Alors que le fret ferroviaire a baissé de 15 % en France entre 2005 et 2009, il a progressé de 21 % en Allemagne, 35 % en Autriche, 13 % en Grande Bretagne.

- L'extension de l'autoroute ferroviaire alpine jusqu'à Lyon est toujours au point mort. L'autoroute ferroviaire Calais-Perpignan a été lancée début 2016, mais l'autoroute Calais-Espagne a été reportée face à l'opposition des riverains.

- Le fret ferroviaire est handicapé par une hausse de 6,27 % des péages en 2016.

- 1500 km de voies ferrées capillaires sont menacés de disparition à court terme faute d'entretien, malgré les demandes pressantes des industriels (20 % du tonnage de fret à longue distance provient de ces lignes).

- Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ne sont pas encouragés par l'Etat.

## La sécurité routière

Le bilan annuel de la route est effrayant : en 2013, près de 3300 tués et 10 fois plus de blessés graves. Certes la sécurité s'est nettement améliorée, de manière continue, depuis 1972 (18 000 victimes à 30 jours après l'accident) malgré une forte croissance du trafic routier. Mais la situation en France est nettement moins bonne que dans les autres pays d'Europe occidentale.

Et, depuis le début 2014, pour la première fois depuis 2002, la situation s'est aggravée deux années de suite. Le nombre des tués sur la route a été de 3268 en 2013, 3384 en 2014 (+ 3,5 %) et 3464 en 2015 (+ 2,3 %), soit une hausse de 6 % en deux ans. Une nouvelle hausse (+ 3,8 %) a été enregistrée sur les 5 premiers mois de l'année 2016.

C'est la preuve qu'en matière de sécurité routière, il n'y a pas d'acquis durable et que des mesures plus drastiques sont nécessaires pour endiguer le fléau routier.

Le gouvernement prétend toujours ramener la mortalité routière à moins de 2000 morts par an. Mais cet objectif est devenu totalement illusoire, d'autant que la crainte d'attentats dans les transports collectifs et le prix bas des carburants routiers incitent les Français à davantage prendre le volant.

A noter la recrudescence des accidents d'autocar, dont le bilan est toujours très lourd.

Une réduction de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée a été rejetée malgré son intérêt sécuritaire (surtout sur les routes départementales) et énergétique (surtout sur les autoroutes). Le gouvernement n'a même pas lancé, comme le réclamait la FNAUT, une campagne en faveur de l'écoconduite, pratique qui apaise et sécurise le trafic.

## La politique industrielle

L'Etat cherche à stimuler une « croissance verte », mais il soutient en priorité la filière automobile, de manière très coûteuse : il aide l'industrie à produire des véhicules électriques... puis les consommateurs à les acheter. Alors que la voiture électrique n'a qu'un créneau étroit, le véhicule urbain, il ferme les yeux sur une crise structurelle de surproduction liée à la contraction du marché européen.

Pendant ce temps, faute de vision à long terme et d'ambition de l'Etat, l'industrie ferroviaire connaît de graves difficultés alors que les besoins insatisfaits (infrastructures et matériel roulant) sont énormes.

Mais l'Etat n'a pas défini une bonne stratégie concernant le matériel TGV : le TGV du futur à grande capacité est une erreur, les voyageurs réclament de la fréquence donc de la faible capacité (il en est de même en transport aérien, les compagnies à bas coût l'ont bien compris). A noter cependant que le gouvernement a lancé un appel d'offres pour un matériel Intercités moderne pouvant circuler à 200 km/h et au confort adapté aux parcours à longue distance, comme le souhaitait la FNAUT, mais sans se préoccuper de l'adaptation nécessaire du réseau. L'étude de Gérard Mathieu, commandée par la FNAUT, a montré les limites de cette démarche (FNAUT Infos 244).

## L'aménagement du territoire

Les intentions (logement social, densification urbaine) sont pertinentes. Une telle politique permettrait à terme d'enrayer l'étalement urbain, de réduire la dépendance automobile des ménages modestes et de désengorger les zones urbaines. Mais l'Etat en reste là, il n'y a plus de politique d'aménagement du territoire.

Le gouvernement se préoccupe beaucoup des grands investissements du Grand Paris, sans parvenir à les pérenniser et à garantir la réalisation simultanée des programmes de rénovation des infrastructures existantes.

Aucune politique de soutien aux villes moyennes n'a été mise en place (amélioration des dessertes ferroviaires Intercités par exemple).

## Les conditions de concurrence entre modes

Les niches fiscales anti-environnementales sont pérennisées (non-taxation du kérosène, sous-taxation du gazole aux effets désastreux sur la santé publique...), ce qui fait perdre une dizaine de milliards d'euros par an à l'Etat. Plus généralement, tout recours à la fiscalité écologique, déclarée « punitive », est écarté, en contradiction avec les objectifs affichés lors de la COP 21 et de la loi Royal elle-même. Faire de la lutte contre le réchauffement climatique une grande cause nationale est resté un slogan de communication.

Cette politique a deux conséquences.

- Les coûts externes n'étant pas internalisés dans la tarification de chaque mode, les modes ayant un impact négatif sur l'environnement (voiture, autocar, avion) se développent aux dépens des modes vertueux. Le covoiturage longue distance facilité par internet (Blablacar) n'est pas fiscalisé et fragilise le train.



- Compte tenu de la situation budgétaire de l'État et des collectivités territoriales, le refus de la fiscalité écologique prive le système de transport collectif de ressources pourtant indispensables à son développement et mène droit à l'immobilisme en matière d'environnement et de mobilité : une hausse de 1 centime de la TICPE sur les carburants automobiles rapporterait 600 millions d'euros par an, de quoi financer la réduction à 5,5 % du taux de TVA sur les transports collectifs de proximité, produit de première nécessité pour une part importante de la population, ainsi que le déficit des trains Intercités.

Compte tenu de la forte baisse du prix des carburants (environ 30 centimes par litre) suite à l'effondrement du prix du baril de pétrole (passé en deux ans de plus de 100 dollars à 30), qui a provoqué une hausse de 2,5 % du trafic automobile en 2015, le refus de la fiscalité écologique est une preuve d'irresponsabilité, une véritable faute politique. Les dispositions de la loi de finances 2016 sont très insuffisantes (hausse de la TICPE de 3,5 centimes sur le litre de gazole et de 2,5 centimes sur le litre d'essence).

L'utilisateur du transport collectif urbain est subventionné par la collectivité, mais beaucoup moins que l'automobiliste ; le péage urbain est donc justifié et équitable (FNAUT Infos 129) mais ni l'État ni les élus locaux ne s'y intéressent malgré sa légalisation par la loi Grenelle 2.

La liste des décisions anti-ferroviaires du gouvernement était déjà longue (FNAUT Infos 241). Elle s'est encore étoffée avec l'intervention d'Alain Vidalies qui a imposé à la direction de la SNCF le maintien et même le renforcement des avantages acquis par les cheminots en matière de réglementation du travail (règlement RHO77). Ainsi l'État laisse pendant des années la SNCF décider seule de la politique ferroviaire alors qu'il en est l'unique actionnaire, et ne reprend la main sur l'entreprise SNCF que pour la fragiliser à moyen terme. Le jour où la concurrence arrivera, les coûts de production seront en effet prohibitifs.

### Les transports et l'emploi

Les propositions de la FNAUT étaient parfaitement compatibles avec les orientations politiques du gou-

vernement, non seulement avec ses engagements lors de la COP 21 mais aussi avec ses efforts pour relancer l'activité économique et réduire le chômage de masse.

De très nombreux projets délaissés par les élus locaux ou régionaux bien que créateurs d'emplois temporaires et pérennes auraient pu être soutenus par l'État : gare TGV-TER de Vandières, tramways (Amiens, Avignon, Aubagne, Angers, Montpellier, Toulon, Tours, la Réunion), BHNS (Dunkerque, Niort, Angoulême), réouverture de la petite ceinture parisienne et de diverses lignes périurbaines en province.

En moyenne, un million d'euros dépensé pour les transports collectifs génère deux fois plus d'emplois qu'un million dépensé pour les routes.

### Le fonctionnement démocratique

La démocratie n'a pas progressé, le gouvernement se désintéresse du mouvement associatif. Le lancement du référendum sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes constitue même une régression. Organiser un référendum « local » peut être utile s'il s'agit d'un projet proposé par une collectivité locale, dont l'impact économique et/ou environnemental prévisible est bien local. Le cas de NDDL est bien différent, avoir limité la consultation au seul département de la Loire-Atlantique était aberrante. NDDL est en fait un projet national, soutenu par l'État : la DGAC en est le maître d'ouvrage, et l'État s'est engagé financièrement aux côtés des collectivités territoriales, il apportera 125 millions d'euros (les collectivités 115 millions). La décision était donc de la responsabilité du gouvernement.

En pratique, les décisions du gouvernement sont soumises au poids du ministère des Finances et à des préoccupations électorales. Les associations de citoyens ont moins d'influence que les lobbies : transporteurs routiers, automobilistes, bonnets rouges, syndicats de cheminots, constructeurs automobiles, Alstom, Air France, SNCF, présidents de conseils départementaux...

Rappelons que la FNAUT a été évincée du conseil d'administration de RFF devenu SNCF Réseau au bénéfice des chargeurs, alors que le trafic voyageurs fournit 80 % des recettes de cet organisme.



**Bruno Gazeau**  
président de la FNAUT

**Un point positif :** les relations entre régions, départements ont été clarifiées et simplifiées. Mais l'offre de transport urbain et surtout ferroviaire régresse, et la sécurité routière se dégrade.

**Le rapport stratégique présenté par Alain Vidalies** au Haut comité du transport ferroviaire expose des objectifs satisfaisants, mais le financement nécessaire est totalement absent : il manque au moins 1,5 milliard d'euros par an pour enrayer la dégradation du réseau ferré ; 10 % des trains sont supprimés et 20 % en retard, l'état des infrastructures y contribue pour une large part.

**La concurrence entre modes** a été exacerbée par la baisse du prix du pétrole. Cette baisse n'a pas été utilisée par l'Etat pour alléger la dette ferroviaire : les automobilistes actuels ont été préférés aux générations futures.

**La loi Macron** sur les services d'autocar à longue distance répond à un besoin évident sur certains itinéraires mais, faute de régulation, elle l'a emporté sur l'exigence de complémentarité entre modes : c'est la concurrence entre opérateurs ferroviaires qu'il fallait promouvoir en priorité.

**Les Régions tiennent un discours rassurant sur le rail**, et on peut espérer que leur action sera aussi efficace qu'elle l'a été dans le passé pour les lycées ou le TER. Mais elles manquent de moyens financiers, malgré la promesse de Manuel Valls de leur transférer une part du produit de la TVA.

**L'évaluation de la loi de réforme ferroviaire** réalisée très récemment par les députés PS Gilles Savary et UDI Bertrand Panher a souligné les aspects positifs de la loi (réunification des services traitant de l'infrastructure au sein de SNCF Réseau) mais aussi ses lacunes :

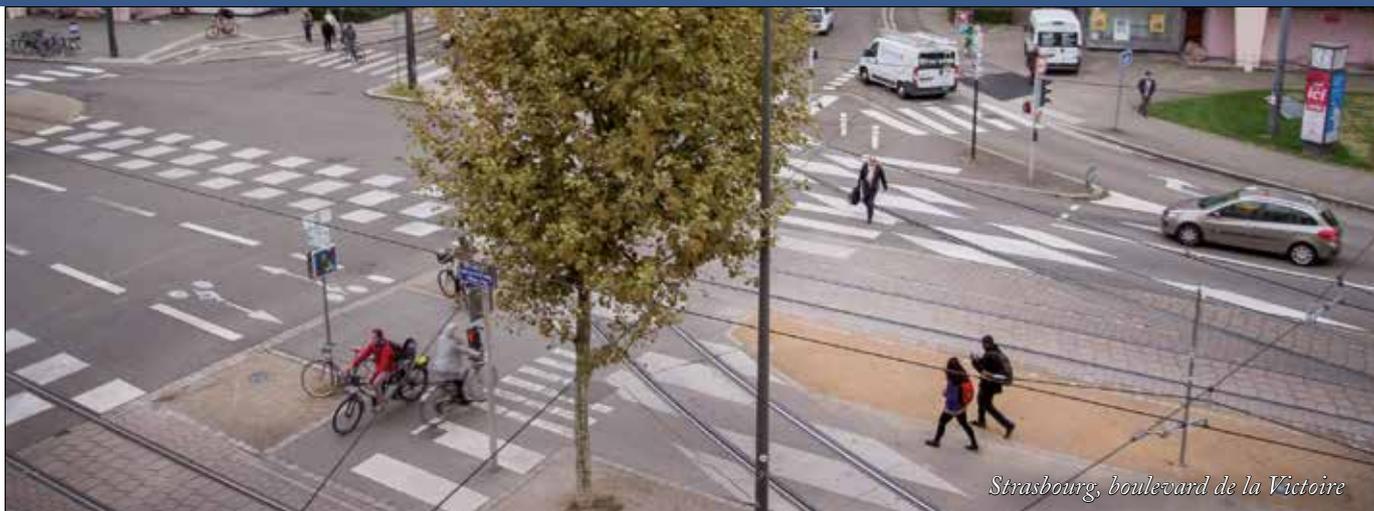
- le problème de la dette n'a pas été traité ;
- les conflits d'intérêt entre SNCF Mobilité et SNCF Réseau subsistent ;
- la « règle d'or » (pas de financement d'infrastructure nouvelle par SNCF Réseau en cas de rentabilité financière insuffisante) a été immédiatement bafouée à propos du projet CDG Express, d'où la proposition de transformer la SNCF en société anonyme pour la mettre à l'abri.

Et l'Etat continue à imposer à la SNCF des **décisions contradictoires** avec ses intérêts d'entreprise : Alain Vidalies a renforcé le règlement RH0077 qui fixe les conditions de travail des cheminots, ce qui bloque toute croissance de la productivité.

Et pendant ce temps-là, comme l'a montré l'association européenne Transport et Environnement, la pollution moyenne des voitures est 15 fois supérieure aux normes européennes.

# Motion générale

## Une réorientation indispensable de la politique des transports



De l'avis général des congressistes, la situation du secteur des transports s'est profondément dégradée depuis 2014 : le cri d'alarme lancé par la FNAUT à Nantes lors de son précédent congrès n'a pas été entendu : les décisions du gouvernement ne sont pas à la hauteur des enjeux sociaux (droit au transport, sécurité routière), économiques (dépendance pétrolière, emploi) et écologiques (nuisances, dérèglement climatique). La motion adoptée par le congrès reprend les principales revendications de la FNAUT en matière de choix des nouvelles infrastructures de transport, d'exploitation du réseau ferré, de complémentarité des modes et de fiscalité écologique. La FNAUT appelle le gouvernement à réviser sa politique des transports, et en particulier sa politique systématiquement défavorable au rail. Cette révision doit porter sur les points suivants.

### Le choix des nouvelles infrastructures de transport

- Les projets inutiles et nocifs pour l'environnement doivent être abandonnés (autoroutes telles que l'A45, le GCO et la Nouvelle route du littoral ; aéroport de NDDL ; canal Seine-Nord ; LGV Poitiers-Limoges ; gares TGV exurbanisées de la transversale sud).

- Les crédits disponibles concentrés sur les investissements d'avenir, urbains et ferroviaires.

- Un 4ème appel à projets de TCSP urbains doit être lancé rapidement et porter en particulier sur la revitalisation des étoiles ferroviaires urbaines.

- La régénération du réseau ferré classique doit être accélérée (les zones de ralentissement des trains doivent être traitées en priorité).

### Les déplacements urbains

- Un Plan de déplacements urbains visant à une réduction de la circulation automobile doit être rendu obligatoire dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants.

- La réforme du stationnement doit être mise en place rapidement.

- L'indemnité kilométrique vélo doit être revue pour devenir plus incitative à l'usage du vélo lors des déplacements domicile-travail.

- L'expérimentation du péage urbain doit être autorisée sans conditions.

- L'Education nationale doit établir un plan de déplacements concernant les personnels et les élèves afin de réduire, en particulier, l'accompagnement automobile des enfants.

- Lors des pics de pollution, l'instauration de la circulation alternée doit être décidée automatiquement. La gratuité des transports est inutile, et coûteuse.

### L'exploitation ferroviaire

- L'Etat-stratège doit jouer son rôle et élaborer un schéma national des services ferroviaires.

- Il doit exiger de la SNCF qu'elle développe en priorité ses activités ferroviaires en France et corrige sa politique malthusienne d'offre, en particulier l'offre Intercités de jour et de nuit, et même, aujourd'hui, l'offre TGV.

- Un réseau de services radiaux et transversaux Intercités doit couvrir l'ensemble du territoire et assurer la desserte des villes moyennes.

- L'exploitation des trains TER et TET en délégation de service public doit être autorisée.

- Une instance permanente de concertation entre l'Etat, la SNCF et les utilisateurs des Intercités et des TGV doit être créée.

### Le transport par autocar

- L'Etat doit imposer une complémentarité entre services ferroviaires et services d'autocar à longue ou moyenne distance : ces derniers doivent être interdits dès qu'ils concurrencent un service ferroviaire conventionné, TER ou TET.

## **Le transport du fret**

- Les 1 500 km de lignes ferroviaires capillaires dédiées au fret et menacées de disparition doivent faire l'objet d'un programme prioritaire de régénération.

- L'autoroute ferroviaire alpine doit être prolongée jusqu'à Lyon. Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique doit être relancé rapidement.

- La lutte contre le dumping social et la fraude doit être intensifiée.

## **La sécurité routière**

La vitesse est la principale cause, directe ou indirecte, de l'insécurité routière.

- Les vitesses maximales autorisées sur les routes ordinaires, les voies express et les autoroutes doivent être réduites de 10 km/h afin d'améliorer la sécurité routière et réduire la consommation de carburants.

- Une campagne nationale en faveur de l'éco-conduite doit être lancée.

## **La réforme territoriale**

- La gestion des routes départementales doit être confiée aux Régions.

- La gestion des voiries communales doit être confiée aux intercommunalités.

## **La fiscalité**

- Les avantages fiscaux dont bénéficient les automobilistes doivent disparaître (surestimation des coûts d'usage de la voiture par le barème kilométrique).

- Les revenus que les automobilistes tirent du covoiturage doivent être fiscalisés.

- Le taux de TVA sur les transports publics de la vie quotidienne doit être ramené à 5,5 %.

- La chute du prix du pétrole est une occasion historique qui doit être exploitée pour mettre en œuvre une fiscalité écologique digne de ce nom sur les carburants routiers et aériens, corriger les conditions de concurrence inéquitables entre les modes de transport et dégager les sommes nécessaires au financement des infrastructures de transport.

- Cette fiscalité (de même que la faiblesse actuelle des taux d'intérêt) doit donner à l'État les moyens de financer les grands travaux ferroviaires (LGV et fret) qui sont de sa responsabilité, de ramener le montant des péages à un niveau compatible avec une baisse des tarifs – et de créer des emplois.

## Débat avec les élus



Le traditionnel débat du samedi matin avec les grands élus avait pour thèmes la coordination des autorités organisatrices de transports - Région et Métropole - et le financement des transports collectifs. Ont répondu à notre invitation : Philippe Richert, président LR du Conseil régional du Grand Est, et Robert Herrmann, président PS de l'Eurométropole de Strasbourg. Le débat a été animé par le journaliste strasbourgeois Pierre Maurer.



**Philippe Richert**  
président du Conseil régional  
du Grand Est

Je suis heureux de pouvoir intervenir devant la FNAUT. Le conseil régional d'Alsace est une région volontariste en matière d'organisation de transports. La volonté de porter le transport ferroviaire a été définie sous l'impulsion du président Adrien Zeller et du vice-président Hubert Haenel. La loi a ensuite permis le développement d'un certain nombre d'initiatives. Le résultat, plutôt onéreux, s'est avéré satisfaisant. Durant cette période, la région Alsace consacrait un tiers de son budget au secteur ferroviaire. Le nombre de trains a doublé tandis que le nombre de voyageurs sur les lignes TER a été multiplié par trois. Nous avons réussi un partenariat de qualité avec la SNCF, comme le montre le taux de satisfaction de 90 % exprimé par nos concitoyens sur le service ferroviaire. Cette politique est d'autant plus appréciée que le matériel roulant actuel est quasiment neuf. Enfin, le taux de régularité en Alsace atteint 96 %. Des comités régionaux des services de transports, associant la SNCF, les élus et les usagers, ont été mis en place voici une quinzaine d'années pour mieux adapter le service aux besoins réels des voyageurs.

Désormais, notre premier défi est la création de la région Grand Est. La cohérence fonctionnelle de cette région est l'un de nos atouts. En outre, le taux de régularité des trois anciennes régions était déjà très élevé, l'Alsace détenant le meilleur taux en France, suivie par la Lorraine et la Champagne-Ardenne. Néanmoins, notre région présente certaines hétérogénéités. L'Alsace disposait de 750 trains, soit la moitié des trains en circulation dans l'ensemble du territoire. Depuis la création de la nouvelle région, 200 trains supplémentaires sont en circulation. Le trafic ferroviaire quotidien correspond à 1 650 trains pour 165 000 passagers.

Le développement des trains constitue une absolue nécessité dans un certain nombre de secteurs en tension. Il s'agit notamment de répondre à l'augmentation constante du nombre de frontaliers voyageant entre le Luxembourg et la Moselle, mais aussi à la surcharge de certains trains à l'intérieur de la région. Ainsi, le train express de Sarreguemines arrivant à Strasbourg à 7h37 est bondé. Depuis une vingtaine d'années, des décisions ont été prises. La SNCF a supprimé certains trains dont la fréquentation était très insuffisante. Par ailleurs, le comité de ligne a décidé la suppression de la desserte d'une gare sur deux sur l'omnibus entre Sarreguemines et Strasbourg. En parallèle, le nombre de voyageurs utilisant la ligne a augmenté.

L'entretien et le renouvellement du ballast constituent un second défi. Au plan national, ces besoins s'élèvent à 3,5 milliards d'euros alors que

le budget de la SNCF se limite à 2 milliards d'euros. Le réseau n'est plus suffisamment sécurisé, ce qui amène à réduire la vitesse des trains, notamment sur la ligne entre Charleville-Mézières et Givet. Dans la mesure où la SNCF accorde la priorité des investissements à l'Ile-de-France, la circulation sur les lignes 7 à 9 dans les autres régions subira une dégradation dans les années à venir. Dans la région Grand Est, le coût de la réfection de ces 700 kilomètres de lignes, à raison de 500 000 euros par kilomètre, s'établit entre 350 et 400 millions d'euros. Les crédits inscrits dans la clause revoyure du contrat de plan pour accompagner la SNCF n'y suffiront pas.

Enfin, le troisième enjeu concerne les trains d'équilibre du territoire (TET). La ligne 4 de Paris à Mulhouse est confrontée à un déficit annuel de 35 millions d'euros, ramené à 30 millions d'euros par la suppression de certains trains par l'Etat. La Région a accepté la reprise de cette ligne, l'Etat s'engageant en contrepartie à remplacer l'ensemble du matériel roulant à hauteur de 12 millions d'euros par rame. Le déficit restant sera cofinancé par l'Etat et par les régions Ile-de-France et Franche-Comté-Bourgogne. La région Grand Est assurera la maîtrise d'ouvrage de cette opération et le reliquat du déficit. La remise en état de cette ligne, son électrification entre Paris et Troyes et le remplacement des trains interviendront dès 2017-2018. Enfin, la Région reprendra en 2017 les transports scolaires et les transports interurbains. L'année prochaine, le budget consacré au ferroviaire se montera à 850 millions d'euros.



**Robert Herrmann**  
président de l'Eurométropole  
de Strasbourg

Depuis les années 1990, la communauté urbaine a effectué des efforts considérables pour tenter d'écartier la voiture et de redonner leur place aux piétons et aux cyclistes au centre-ville. Dans cette agglomération de 470 000 habitants, le nombre moyen de trajets s'établit à 250 voyages par habitant, soit 120 millions de voyages par an. 133 000 abonnés utilisent le réseau. Enfin, la tarification sociale dans les tramways et les autobus a permis de fidéliser des abonnés et de lutter contre la fraude.

Par ailleurs, l'Eurométropole a tenté de sauvegarder des gares intermédiaires dans les 28 communes. Le travail engagé avec la SNCF et la Région vise à renforcer l'accessibilité des treize centres plurimodaux de transports. Des efforts sont également effectués pour optimiser le réseau des pistes cyclables et élargir les trottoirs. Le lancement de deux lignes de tramway est prévu en direction de l'Ouest et du Nord. En outre, un bus à haut niveau de service (BHS) a été mis en place au sein du secteur de Kronembourg.

Les politiques de transports sont intégrées à l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI). En effet, la répartition homogène du logement social implique le renforcement du maillage des transports en commun dans les 28 communes. Un autre usage des taxis est également envisagé, notamment la réalisation de missions de service public en fin de ligne. Dans le contexte budgétaire actuel, le processus de développement du tramway, extrêmement onéreux, parvient à son terme dans les zones denses de la ville. Une réflexion est engagée pour éviter le passage systématique des tramways sur la place de l'Homme-de-Fer, point de connexion qui accueille déjà un tramway par minute. En revanche, le maillage du tramway doit être renforcé à l'échelle intercommunale. La mise en place de l'abonnement unique au réseau de trains, de tramways et de bus aura lieu en décembre 2016. En parallèle, des investissements sont programmés d'ici 2020 pour renforcer la fréquence des trains. Sur le plan politique, les mobilités et les transports en commun sont l'une des quatre priorités du mandat.

En ce qui concerne le GCO, la circulation sur l'autoroute, conçue pour le passage quotidien de 80 000 véhicules, atteint 140 000 véhicules par jour. L'objectif consiste à transformer cette voie traversant Strasbourg en un boulevard urbain. Le processus de contournement par l'Ouest, pour un coût de 550 millions d'euros, sera financé par l'usager et n'aura aucun impact sur le budget des collectivités territoriales. Lors des discussions avec le ministère de la Ville, il a été proposé de s'inspirer des expériences IBA en Allemagne et en Suisse. Cette méthode de travail consiste à réfléchir aux projets à grande échelle, en y intégrant l'ensemble des données sur les usages et les moyens qui leur sont consacrés.

**Pierre Maurer** - Comment le travail entre le Conseil régional et la SNCF est-il effectué ?

**Philippe Richert** - La mise en place de l'abonnement unique impliquait de trouver un consensus sur la récupération financière pour chaque partie prenante. La recherche d'une cohérence globale se poursuit puisque la gestion des bus est désormais confiée à la Région. En France, la mise à disposition des TER est financée à 25 % par l'achat des billets et à 75 % par l'impôt. Ce rapport est identique en Lorraine. En revanche, il s'établit respectivement à 15 % et 85 % en Champagne-Ardenne et à 36 % et 64 % en Alsace. L'objectif est d'accroître la fréquentation des lignes et de restreindre leur financement par le contribuable.

**Robert Herrmann** - En Alsace, le comité G8, réunissant le président de la Région, les présidents des conseils départementaux, les maires, le président de l'agglomération Strasbourg-Colmar-Mulhouse, le préfet et le secrétaire général aux affaires européennes a favorisé l'aboutissement des projets. La question des mobilités est intrinsèquement liée à l'aménagement du territoire. La Région est en charge des réformes du SRADDET et du schéma de développement économique. Enfin, la métropole est associée à la recherche de cohérence avec la Région.



Néanmoins, chaque maire en France revendique la création de zones industrielles ou de parcs d'attractivité, ce qui amène à construire des routes pour accéder à ces plateformes. Par conséquent, le consensus sur la politique d'aménagement du territoire n'est pas facile à obtenir. En Alsace, les deux grands axes de mobilité se situent le long du Rhin et dans la plaine jouxtant le piémont des Vosges. Cependant, le mitage du territoire met à mal la politique des transports en commun. Dans le contexte de la saturation des agglomérations, nous réfléchissons à la mise en place de parking relais pour limiter la circulation routière et favoriser le covoiturage. Enfin, la problématique de la pollution doit être prise en compte. Les normes autorisées par l'OMS et les institutions européennes en matière de particules fines sont dépassées le long de l'autoroute au niveau de Strasbourg. En conclusion, la conception commune de schémas d'aménagement par les autorités organisatrices des transports et les collectivités territoriales est impérative.

**Pierre Maurer** - Le transport en autocars Macron constitue-t-il une nouvelle concurrence pour le réseau régional de transports ferroviaire et pour les transports urbains ?

**Philippe Richert** - Si le développement des autocars Macron sur des distances inférieures à 100 kilomètres se poursuit sans aucune régulation, ces lignes ferroviaires seront fragilisées. Le nombre de trains en circulation sera forcément diminué. Or l'ARAFER n'a remis en cause aucune demande d'ouverture de ligne pour les bus Macron. Certes, le recours aux autobus est rendu nécessaire par l'insuffisance du rendement de certaines lignes. Néanmoins, il est incohérent de demander à la Région la mise en place d'autobus qui abaissent la rentabilité des lignes.

**Robert Herrmann** - Je voudrais revenir sur les questions transfrontalières. Le franchissement par le tramway de la frontière sur le Rhin sera inauguré au début de l'année 2017. Ce projet permettra de structurer l'espace urbain. Même si la définition

du tarif unique en France et en Allemagne est une affaire complexe, la problématique transfrontalière constitue un enjeu crucial pour les entreprises, y compris au Luxembourg et en Wallonie. La reprise de la construction européenne repose sur des moyens communs en matière de mobilités.

**Pierre Maurer** - Quels sont les financements prévus pour répondre à la fermeture de gares ? Le développement de la fréquentation peut-il constituer une solution alternative ? Enfin, quel est l'état de la concertation avec l'Allemagne au sujet du SRADDET ?

**Philippe Richert** - Les ressources investies par les départements dans les transports scolaires et interurbains représentent l'équivalent de 25 % de la totalité de la CVAE, une taxe sur la valeur ajoutée dans les entreprises. Jusqu'à présent, 50 % de la CVAE sont versés aux départements, contre 25 % aux régions et 25 % au bloc communal. A l'avenir, les taux respectifs appliqués à la Région et aux départements seront inversés.

Cette organisation peut convenir au plan national. En revanche, sa mise en œuvre au niveau local est particulièrement complexe, notamment dans le cadre du transfert à la Région des transports interurbains au 1er janvier 2017 et des transports scolaires en septembre 2017. Un point sur les trois dernières années devra être effectué dans chaque département. Si les dépenses des départements sont supérieures à 25 % de la totalité de la CVAE, ceux-ci devront verser un complément de ressources aux régions. Dans le cas inverse, la Région effectuera un reversement aux départements.

Par conséquent, l'utilisation des fonds publics doit être plus efficace. L'augmentation des recettes repose notamment sur un meilleur remplissage des trains. Par ailleurs, la recherche de consensus entre la Région et la SNCF permet d'optimiser les investissements. En Alsace, la Région a ainsi pris en charge les investissements de 15 millions d'euros dans la construction de l'atelier de maintenance de Mulhouse, utilisé

par la SNCF. Enfin, un meilleur partage par la SNCF des informations sur la fréquentation et le déficit des lignes est indispensable. L'ouverture à la concurrence peut aider la SNCF à évoluer.

En ce qui concerne le SRADDET, la concertation transfrontalière est complexe puisque les réglementations ferroviaires sont différentes. Dans quelques années, les trains français ne pourront plus circuler au Luxembourg, car ils ne sont pas équipés d'installations de sécurité pourtant validées dans les deux pays. La date limite, fixée à 2017 et reportée à 2020, devra faire l'objet d'un nouveau report.

**Pierre Maurer** - D'autres questions portent sur la gestion des correspondances entre les horaires du TGV et ceux du TER, la gare de Strasbourg à 360° et la création éventuelle d'un Réseau Express Régional (RER).

**Philippe Richert** - Les horaires des TER ont été révisés lors de la seconde phase du TGV.

**Robert Herrmann** - La réflexion sur la gare à 360° n'a pas complètement abouti. La création d'un RER dans les première et deuxième couronnes se heurte à l'insuffisante rentabilité de certaines gares.

Enfin, l'abandon du fret ferroviaire entraîne la multiplication des camions sur les routes.

**Pierre Maurer** - Quel est votre positionnement au sujet de l'Eurovignette ?

**Philippe Richert** - L'introduction de cette taxe en Allemagne a entraîné l'augmentation du transit des camions en Alsace. Des études sont effectuées au niveau de la France. Le Grenelle de l'environnement avait prévu la mise en place de portiques à partir d'un tonnage de 3,5 tonnes. Il serait souhaitable que ce projet soit remis à l'ordre du jour pour le propre compte de la Région. Néanmoins, Madame Ségolène Royal est opposée au transfert des routes nationales de l'Etat à la Région.

**Robert Herrmann** - Au regard des évolutions en cours à l'échelle européenne, la suppression des portiques n'est pas une décision pertinente. L'instauration d'une taxe pour les voitures, déjà adoptée en Allemagne, est également prévue en Belgique et au Luxembourg. Une expérimentation sur les routes intermédiaires aurait été judicieuse. L'absence de décisions risque d'entraîner un report du flux des véhicules du côté français.

# Débat : la politique européenne de mobilité



Le débat du samedi après-midi était consacré à la politique européenne de la mobilité. Les invités étaient Thomas Avanzata, directeur des affaires européennes de l'Union Internationale des Transports Publics et Catherine Trautmann, ancienne députée européenne et ancienne maire PS de Strasbourg. Anne-Marie Ghémard et Michel Quidort, représentants de la FNAUT auprès de la Fédération Européenne des Voyageurs, ainsi que Marc Debrincat, juriste de la FNAUT, ont également participé à ce débat très vivant.



**Thomas Avanzata**  
directeur des affaires  
européennes de l'UITP

Merci à tous pour cette invitation à votre congrès. L'Union Internationale des Transports Publics (UITP) est une association mondiale qui a été créée en Belgique voici 120 ans. Au départ association européenne, elle s'est progressivement étendue au plan mondial pour devenir une plateforme de défense des intérêts des transports publics.

L'UITP regroupe l'ensemble des acteurs de ce secteur d'activité. On y trouve notamment les entreprises de transport, qu'elles soient publiques ou privées. On trouve également les autorités responsables de transports dans la plupart des états membres ainsi que des constructeurs et quelques associations d'utilisateurs.

L'UITP s'efforce d'avoir un approche globale de la défense des transports publics. Dans ce cadre mondial, une place particulière est réservée aux affaires européennes car c'est le seul endroit où il est nécessaire de porter la voix du secteur des transports publics devant une structure supra nationale prenant des décisions direc-

tement applicables par les entreprises et autorités responsables de transports.

L'UITP exerce des actions de lobbying - il ne faut pas avoir peur du mot - en faveur des transports publics, et ce auprès du parlement, de la commission ou des gouvernements réunis au sein du conseil.



**Anne-Marie Ghémard**  
vice-présidente de la FNAUT  
représentant la FNAUT à la FEV

La FNAUT ne fait pas partie de l'UITP, mais elle est membre de deux organismes.

L'organisation Transport et Environnement, créée en 1990 par des associations environnementales, comprend 22 salariés. Son budget, à hauteur de 3,7 millions d'euros en 2015 provient à 42 % de subventions gouvernementales et à 54 % de fondations privées. L'objectif consiste à promouvoir une politique de transports respectueuse des principes du développement durable. Cette organisation produit des études scientifiques et se montre très active dans les médias européens. Son travail est essentiellement axé sur la circulation routière et aérienne et les biocarburants.

Par ailleurs, la FNAUT fait partie des membres fondateurs de la Fédération Européenne des Voyageurs. Créée en 2002 et répartie dans 19 pays, elle regroupe des associations d'usagers des transports. La dimension nationale de la FNAUT constitue sa particularité par rapport à d'autres associations en Europe. La FEV vise à promouvoir les intérêts des passagers des transports publics au niveau européen. Cependant, ses moyens se limitent à un demi-poste salarié et à l'implication des bénévoles.

Les mobilités sont l'affaire de l'Europe depuis la création du Marché Commun en 1957, qui a institué la libre circulation des produits. Celle-ci a été étendue aux biens, aux personnes, aux services et aux capitaux. L'Union européenne a mis en œuvre de belles réalisations. Le dispositif Erasmus a déjà permis à plus de trois millions d'étudiants de poursuivre leur cursus durant un an dans un autre pays européen. Quant aux apprentis, ils peuvent effectuer des stages à l'étranger dans le cadre du dispositif Leonardo. Les objectifs de l'Union européenne, exprimée dans le Livre Blanc des Transports en 2011, visent à :

- réduire de 60 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 sans réduire la mobilité ;
- diviser par deux l'usage des voitures à carburant traditionnel dans les villes d'ici 2030 ;
- supprimer les véhicules à carburant traditionnel d'ici 2050 ;
- faire assumer 30 % du fret par le rail d'ici 2030 ;
- développer un réseau ferroviaire à grande vitesse d'ici 2050, tout en conservant le réseau des Etats-membres.



**Michel Quidort**  
membre du bureau de la FNAUT  
représentant la FNAUT à la FEV

J'en profite pour faire un rappel sur le fonctionnement des principales instances européennes. La Commission européenne, gouvernement de l'Union européenne, prépare les projets de lois. Le Parlement européen est l'instance de représentation des citoyens des 28 Etats. Le Conseil des ministres européen représente ces Etats-membres. Il existe malgré tout une défiance vis-à-vis des instances européennes. Ce déficit démocratique existe-il ?

**Thomas Avanzata** - J'estime que le déficit démocratique, souvent évoqué au sujet de l'Union européenne, est une expression largement galvaudée qui ne tient pas compte de la réalité du processus de décision. La Commission européenne est le garant de l'intérêt général. La décision des textes adoptés revient aux Etats-membres, réunis au sein

du Conseil et au Parlement européen qui est élu au suffrage universel.



**Catherine Trautmann**  
vice-présidente de l'Eurométropole  
de Strasbourg

A l'issue de trois mandats et demi, j'ai quitté le Parlement européen en 2014. La Commission européenne, sur proposition du ministre des Transports, m'a demandé de rejoindre l'équipe des coordinateurs, dont le travail porte sur les corridors prioritaires de transports. La mobilité est un droit. Nous devons assumer le rôle de facilitateurs, notamment pour renforcer la cohérence des transports transfrontaliers.

Au plan européen, les usagers sont insuffisamment présents dans les débats sur la mobilité. Or l'essor du numérique nous conduit à travailler sur les mobilités en tant que service. Il en résulte un changement radical dans l'approche de cette thématique. Le Pass Mobilité permet aux usagers d'organiser leurs déplacements grâce à un système unique, adapté à leurs besoins personnels. Enfin, un congrès sur les mobilités intelligentes est prévu en juin 2017 à Strasbourg.

Actuellement, les financements dédiés aux transports reposent sur l'octroi de subventions et les dispositions du plan Juncker, ce qui permet de multiplier les projets. Pour ma part, je suis chargée de la réflexion sur le corridor d'Anvers et Rotterdam à Helsinki. Celui-ci emprunte les Etats baltes, dont le système ferroviaire doit être mieux articulé au reste du territoire européen. Ces thématiques sont corrélées à la réalisation d'infrastructures et aux préoccupations des habitants sur la congestion urbaine et le passage du fret ferroviaire à longue distance dans les sites urbains.

Dans le cadre des prochains programmes européens, l'intermodalité et la diminution des gaz à effet de serre constitueront des sujets majeurs dans un contexte difficile, puisque les Etats-membres n'ont pas souhaité doter cette politique de moyens suffisants.

**Anne-Marie Ghémard** - L'une des critiques émises à l'égard des institutions européennes est le poids des lobbies. Pouvez-vous en dire plus sur les lobbies ?

**Thomas Avanzata** - Lorsque l'UITP défend les transports publics auprès de la Commission ou du Parlement européen, sa démarche est perçue de façon positive. La perception des lobbies par les institutions européennes est moins diabolisée qu'en France. Le travail des groupements d'inté-

rêts consiste à fournir des éléments concrets issus de la réalité du secteur aux processus législatifs. Leur intervention est indispensable puisque les parlementaires ne sont pas spécialistes de tous les sujets. Elle contribue à l'efficacité de la prise de décisions.

Ce travail relève également du rapport de forces, pour éviter de laisser toute la place à d'autres acteurs, tels que l'industrie automobile. Certes, de nouvelles solutions technologiques contribuent à la résolution d'un certain nombre de difficultés, mais elles ne remplaceront pas les investissements dans les transports de masse.

**Michel Quidort** - L'Union européenne a prévu de modifier le règlement sur les obligations de service public. En avril 2009, le Parlement européen a voté une résolution demandant à la Commission de proposer des textes législatifs sur l'ouverture régulée du marché ferroviaire à la concurrence. Qu'en est-il de ce quatrième « paquet ferroviaire » ? L'appel d'offres deviendra-t-il la règle ?

**Thomas Avanzata** - L'ouverture des services de transports ferroviaires qui ne sont pas soumis à obligation de service public est fixée à 2019. Les transports ferroviaires régionaux tels que les TER, couverts par des contrats de service public, ne sont pas concernés. Voici deux ans, la Commission a proposé d'ouvrir l'attribution des contrats de service public à la concurrence, mais la liste des exceptions est quasi discrétionnaire.

Le nouveau régime, dont l'entrée en vigueur est prévue en 2023, prévoit de maintenir la possibilité d'une attribution directe de ces contrats, sous condition d'un certain nombre de dispositions. Les États-membres pourront étendre ce processus au-delà du cadre législatif. En France, des expérimentations sont envisagées pour ouvrir les services de transports publics ferroviaires régionaux à la concurrence.

**Michel Quidort** - La SNCF et la Deutsche Bahn ont effectué un lobbying intense pour que les ambitions du « quatrième paquet » soient corrigées à la baisse, qu'il s'agisse de l'ouverture à la concurrence ou d'une séparation étanche entre les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs. La question de la cohérence du montage français en trois EPIC avec les dispositions européennes est soulevée.

Par ailleurs, sur la question de la décarbonisation, la Commission a publié un texte relatif à la stratégie européenne pour une mobilité à basse émission. Or ce document n'est pas exempt de critiques.

**Anne-Marie Ghémard** - Le contenu de ce document est cohérent avec les ambitions du Livre Blanc des Transports. Toutefois, les solutions prônées sont uniquement technologiques et les actions innovantes sont réservées à la route. Le rail n'est pas pris en compte. Enfin, les citoyens sont perçus comme des « personnes à transporter ». Leurs

comportements en faveur de modes de transports plus vertueux ne sont pas abordés.

**Catherine Trautmann** - Ce manque me paraît pénalisant. La Commission doit faire appel aux associations représentatives des usagers et prendre en compte les comportements des habitants. La contribution citoyenne doit être valorisée, comme le montre l'usage du vélo dans un certain nombre de villes d'Europe. La jeune génération a déjà intégré ces changements de comportements. La mobilité en tant que service concerne notamment la logistique urbaine et la livraison de courses à domicile plutôt que le recours à la voiture.



**Anne-Marie Ghémard** - Si les entreprises ont les moyens de faire valoir leurs points de vue auprès des institutions européennes, il est plus difficile aux associations d'usagers de faire entendre leur voix. En effet, elles ne disposent aucunement des mêmes moyens et ne bénéficient pas de subventions de l'Union européenne.

**Thomas Avanzata** - La voix de la Fédération Européenne des Voyageurs s'exprime lors des conférences sur ce secteur à Bruxelles. Cet acteur est devenu incontournable dans les débats. Lorsque des consensus sont trouvés avec les entreprises et les autorités, nous optimisons nos chances d'être entendus auprès des institutions européennes.

L'IUTP a réservé un accueil favorable au texte de la Commission européenne sur la décarbonisation. Cependant, la technologie est considérée comme la seule solution. La volonté politique manque cruellement alors qu'il est indispensable d'éviter les trajets inutiles, de favoriser le transfert modal et d'améliorer les transports existants.

**Question** - La décarbonisation de la mobilité n'est pas forcément l'affaire de l'Europe mais plutôt celle de chaque État européen. Ce travail à l'échelle européenne est-il utile ?

**Thomas Avanzata** - L'Union européenne définit de grandes ambitions en matière d'environnement, de croissance et de cohésion sociale et territoriale. Par conséquent, elle doit s'occuper de la mobilité et des transports de proximité. Toutefois, l'Europe est devenue largement impuissante. La part accordée aux décisions intergouvernementales est excessive.

**Question** - La ligne ferroviaire entre Charleville-Mézières et Givet, qui se prolonge en Belgique, est en très mauvais état. Or le projet de réfection a été abandonné. Quels crédits est-il possible d'espérer ?

**Catherine Trautmann** - Deux périodes de planification sont prévues pour la mise à niveau des infrastructures. Le secteur ferroviaire constitue une priorité dans la réalisation des corridors jusqu'en 2030. Cependant, les entreprises ferroviaires de transports n'auront pas prioritairement accès aux financements si ces fonds ne sont pas dépensés. Les liaisons régionales ou transfrontalières sont prises en compte dans le cadre du schéma jusqu'en 2050. Cependant, leur remise à niveau sera progressive. Enfin, les missions de la Commission européenne ne portent pas sur l'entretien courant des voies, qui relève des bénéficiaires de la délégation de service public.

**Question** - En Allemagne, les trains régionaux sont régis sous la forme d'une délégation de service public. Ce principe s'appliquera-t-il au transport ferroviaire français ?

**Michel Quidort** - La nouvelle version du règlement des obligations de service public s'imposera dès sa publication. Toutefois, ce texte a été fortement amendé. La législation nationale est susceptible évoluer et n'entrera jamais en contradiction avec la législation européenne. Il s'agit d'une question de volonté politique.

**Catherine Trautmann** - Ceci dit, en Allemagne, l'ouverture à la concurrence a profité à la Deutsche Bahn, qui reste largement dominante.

**Question** - Le plan Juncker prévoit des investissements dans les grandes infrastructures de transports. Toutefois, le Réseau Action Climat, dont la FNAUT fait partie, dénonce le fait que 75 % des investissements sont consacrés aux aéroports et aux autoroutes, en contradiction avec les ambitions du Livre Blanc.

**Catherine Trautmann** - L'intégration des projets routiers au plan Juncker montre qu'ils ne constituent plus une priorité dans les subventions. En même temps, certains projets routiers ou aériens constituent une nécessité. L'objectif du travail engagé avec la Banque Européenne d'Investissement consiste à élargir l'accès du plan Juncker à des infrastructures ferroviaires.

**Question** - L'ouverture à la concurrence sera décidée par les régions. Cela ne va-t-il pas entrer en contradiction avec les politiques nationales qui accordent un avantage à la voiture et au camion ?

**Michel Quidort** - L'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence depuis 2005 a permis d'éviter sa chute, mais son déclin remonte au début des années 1990.

En ce qui concerne les droits des voyageurs, le rôle de la Commission européenne dans l'élaboration d'un corpus est souvent méconnu. Ces droits sont-ils équitables ? Les voyageurs sont-ils traités de la même manière dans les différents pays de l'Union européenne ?



**Marc Debrincat**  
responsable du service juridique  
de la FNAUT

Les règlements sur les droits des voyageurs ont une importance majeure. Sur le plan historique, le droit des transports est un droit de la sécurité. Quatre règlements ont été élaborés.

Le règlement relatif aux transports par voie maritime ou par navigation intérieure concerne les navires soumis à des horaires.

En ce qui concerne les autocars, le règlement de 2011 prévoit que le remboursement en cas de retard concerne le retard au départ du bus. La FNAUT a été consultée par l'Etat au sujet d'un projet de décret sur les équipements des gares routières. Enfin, le règlement procède à un renvoi au droit national en matière d'accidents. La loi de 1985 porte sur les accidents ayant impliqué des véhicules routiers. Elle prévoit que les victimes bénéficient d'une garantie.

Le règlement sur le transport aérien est celui qui confère les droits les plus importants aux voyageurs. L'indemnisation due par le transporteur est automatique en cas de retard, à l'exception de circonstances extraordinaires. Selon la Cour de justice, tel n'est pas le cas des pannes techniques. En revanche, l'éruption d'un volcan peut faire partie des circonstances extraordinaires.

Enfin, le règlement ferroviaire comporte de multiples exemptions. Contrairement à l'Italie, la France a la possibilité d'exclure le TER et les transports urbains du champ de ce texte. Cela concerne notamment le dédommagement des voyageurs en cas de retard. En outre, la loi de 2009 a mis en place le principe d'une dérogation permanente. En ce qui concerne les accidents corporels, la SNCF et la FNAUT ont une lecture différente du règlement en matière de prise en charge des victimes. L'avis de la Cour de Cassation est en attente.



Gare SNCF de Strasbourg

Enfin, ce règlement oblige le transporteur à un dédommagement en cas de retard, quelles qu'en soient les conséquences.

Ces quatre règlements confèrent des droits réels aux voyageurs et permettent d'encadrer les pratiques des transporteurs, notamment soumis à des obligations d'acheminement et d'assistance. Toutefois, la FNAUT estime que ces dispositions pourraient être améliorées.

**Michel Quidort** - L'Union européenne prépare un projet de directive transversale sur l'accessibilité. Celui-ci intéresse les transports, mais aussi les prestataires de services tels que les banques. Cependant, l'IUTP et la FEV ont mis l'accent sur les opportunités et les dangers du texte.

**Thomas Avanzata** - Il convient tout d'abord de rappeler l'importance de l'action communautaire en matière de droit des voyageurs. En cas de retard, les usagers ont droit à un dédommagement non négligeable. Le droit des passagers est l'un des secteurs où la réalité de l'action de l'Union européenne et sa portée au quotidien sont véritablement perceptibles.

En revanche, le projet de texte intersectoriel sur l'accessibilité suscite des inquiétudes. En effet, il se superposera aux textes déjà existants. Il est indispensable d'éviter un millefeuille législatif qui conduirait à des dépenses mal calibrées. La modification des matériels ne doit pas être réalisée au détriment des nombreuses initiatives locales en matière d'accessibilité. A titre d'exemple, des investissements ont été réalisés dans des systèmes de billetterie. Or il est à craindre qu'ils ne répondent pas aux nouvelles normes. De même, il serait regrettable de démanteler les services de minibus « porte-à-porte » au motif que les investissements portent sur de nouvelles machines de distribution de billets. Dans le contexte du numérique, les billets papier sont de moins en moins utiles.

**Anne-Marie Ghémard** - La Fédération Européenne des Voyageurs défend un principe comparable et met notamment l'accent sur la sécurisation. Après les attentats, elle a rappelé le respect du principe de la proportionnalité de la réponse aux risques. En effet, la mise en place de portiques

risque d'entraîner un ralentissement des flux. Les usagers utiliseront plus souvent la voiture. Or les risques routiers sont beaucoup plus élevés que le risque d'attentats terroristes.

**Thomas Avanzata** - Le projet prévoit que les entités concernées par les obligations d'accessibilité pourront s'en dégager si celles-ci imposent une contrainte disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi.

**Marc Debrincat** - Je rappelle la difficulté d'une intervention dans ce type de dossiers, dont les objectifs sont partagés par les parties prenantes. Ceux-ci consistent à trouver les solutions les mieux adaptées pour faciliter l'accessibilité.

**Catherine Trautmann** - Il est souhaitable que la Commission européenne puisse démontrer concrètement l'intérêt de la meilleure voie. En outre, les voyageurs doivent pouvoir s'exprimer sur ces solutions. Il est important que les corridors et les nœuds urbains puissent être utilisés comme des laboratoires pour leur déploiement. La mise en place de normes constitue parfois un handicap alors que d'autres solutions sont meilleures.

**Question** - Je crois me souvenir que les décisions de justice appliquent le principe de force majeure au secteur ferroviaire et non au secteur aérien.

**Marc Debrincat** - Le principe de force majeure permet aux compagnies aériennes de ne pas dédommager les voyageurs en cas de circonstances extraordinaires. En revanche, l'indemnisation est obligatoire dans le secteur ferroviaire, y compris en cas de suicide ou de manifestations sur les voies. Aucune dérogation n'est instituée en Europe.

**Question** - Le message diffusé par la SNCF contredit ce principe. Seuls les incidents techniques semblent relever de ses responsabilités.

**Marc Debrincat** - A partir d'une heure de retard, le règlement européen prévoit un dédommagement en toutes circonstances. En outre, la garantie commerciale du transporteur est plus intéressante puisqu'elle prend en compte tout retard à partir de trente minutes.

**Question** - En Ile-de-France, la RATP a obtenu le report de l'ouverture à la concurrence à vingt-cinq ans. Quels sont les moyens d'instaurer ces obligations dans un délai plus raisonnable ?

**Michel Quidort** - La RATP exploite la majorité de son réseau hors du réseau ferré national, seul réseau concerné par l'ouverture à la concurrence. Les réseaux détachés ne sont pas tenus à cette mise en concurrence.

**Thomas Avanzata** - L'interprétation du règlement de 2007 par la France n'aurait probablement pas été admise par la Commission si elle avait été proposée par le gouvernement de Malte. Il est plus difficile à la Commission de s'opposer aux gouvernements français, allemand, britannique ou italien. Au-delà se pose la question des périodes de transition prévue pour les textes communautaires. En effet, les révolutions technologiques ne permettent plus d'anticiper l'organisation des transports publics d'ici cinq ou dix ans.

Les textes proposent donc des modifications a minima. Leur entrée en vigueur intervient un à deux ans après leur adoption et à l'issue d'une période de transition rarement inférieure à cinq ans. Ainsi, le « quatrième paquet » ferroviaire sera appliqué un an après son adoption à la fin de l'année 2016. Durant la période de transition, fixée à six ans, des contrats pourront encore être attribués de façon directe. Or la durée de vie de ces contrats peut atteindre dix ans. Or en 2023, la situation aura beaucoup évolué, ce qui soulève la question de la pertinence des textes communautaires. Ceux-ci se contentent d'accompagner les changements en cours dans les Etats-membres.

**Question** - Un excellent article est paru en juin dans le Monde diplomatique au sujet de la Suède. L'ouverture à la concurrence s'est avérée catastrophique pour les usagers. Nous pouvons nous interroger sur les conséquences de ces dispositions en France pour l'électricité ou les autoroutes. Leur bénéfice pour les usagers n'est pas certain.

**Anne-Marie Ghémard** - Procéder à des choix implique une part de pari. A titre d'exemple, le système britannique, qui semblait catastrophique, a finalement permis aux chemins de fer publics de reprendre des parts de marché.

**Thomas Avanzata** - En Allemagne, le secteur ferroviaire régional est largement ouvert à la concurrence. En revanche, les transports urbains y sont fermés. En France, la situation est inverse. De nombreuses municipalités optent pour le système de délégation de service public. Enfin, certains Etats-membres ont fait le choix de la dérégulation. Ces modèles différents rendent le débat complexe.

**Michel Quidort** - L'IUTP a dressé un bilan de la concurrence dans les transports urbains. Celle-ci concerne non seulement les différents opérateurs, mais également la gestion déléguée et la gestion directe par une régie ou une société publique locale.

**Bruno Gazeau** - Merci à tous. Au travers de ces échanges enrichissants, nous avons abordé la question du rôle de l'Union européenne, qui constitue une thématique complexe. Les institutions européennes, tout comme le ministère de l'Ecologie en France, croient fermement aux évolutions technologiques et non aux changements de comportements des usagers. Par conséquent, nous devons les convaincre que le rôle des usagers est également essentiel.

Par ailleurs, si les avancées de la structuration européenne sont rassurantes pour le secteur ferroviaire, de nombreuses métropoles sont confrontées à la problématique du développement des transports dans les première et seconde couronnes. Leur économie est corrélée au maillage des transports publics sur le territoire. Il est donc essentiel que l'Europe puisse répondre à ces besoins et développer des programmes de transports ferroviaires en banlieue.

# Les tickets verts et rouges

A l'issue d'une discussion très suivie, animée par Jean Sivardière, le congrès a attribué ses prix Tickets verts et Tickets rouges. Les lauréats ont été choisis dans un souci de pédagogie, en écartant toute polémique technique ou politicienne.

## Ticket vert

**Grenoble Alpes Métropole**, pour l'instauration courageuse du 30 km/h dans 43 communes (sur 49) de l'agglomération grenobloise (450 000 habitants), dans le cadre de l'opération "Métropole Apaisée". Cette mesure était fortement soutenue par l'ADTC de Grenoble et Rue de l'Avenir (FNAUT Infos 241). La FNAUT salue plus particulièrement l'action de :

- **Christophe Ferrari**, président PS de Grenoble Alpes Métropole,
- **Yann Mongaburu**, vice-président EELV délégué Déplacements,
- **Ludovic Bustos**, vice-président PS délégué Espaces Publics et Voirie,
- **Eric Piolle**, maire EELV de Grenoble, ville-centre de la Métropole.

L'instauration du 30 km/h (le 50 km/h étant maintenu sur les grands axes) modifie peu à peu le comportement des automobilistes. C'est une mesure d'avenir qui fonctionne bien dans de nombreuses villes étrangères (FNAUT Infos 197 et 215), mais elle se développe trop lentement en France malgré ses avantages évidents pour la sécurité des piétons et cyclistes et la qualité de vie des habitants.



## Coup de chapeau

**Le Mans Métropole**, intercommunalité présidée par Jean-Claude Boulard (PS), à qui la FNAUT a déjà attribué un Ticket Vert en 2004 pour le lancement d'une première ligne de tramway dans une agglomération de moins de 200 000 habitants (FNAUT Infos 130). Elle a poursuivi sa politique volontariste en créant une deuxième ligne de tramway ainsi qu'une ligne de BHNS (7 km) bien réalisée. Ces deux lignes sont aujourd'hui très fréquentées.

## Tickets rouges

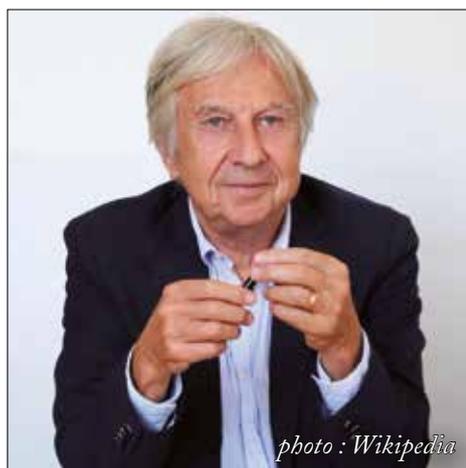


photo : Wikipedia

**Jean-Pierre Masseret, ancien président PS du Conseil régional de Lorraine**, a fait échouer, par son comportement irresponsable, le projet de gare TGV-TER de Vandières alors qu'il avait promis sa réalisation à maintes reprises et avait en mains tous les moyens nécessaires pour le faire aboutir.

Ce Ticket est accompagné d'un blâme pour l'organisation d'une consultation bidon de la population, puis le refus d'organiser un vote du Conseil régional, exigé par la loi, suite au résultat de la consultation. Il est attribué aussi aux membres de la majorité de M. Masseret (écologistes exceptés) qui, par intérêt électoraliste, ont accepté passivement ce comportement incompréhensible (FNAUT Infos 234, 238, 241).

La FNAUT regrette que le projet de Vandières n'ait pas été repris par Philippe Richert, président du Conseil régional Grand Est.



**Hubert Falco, maire LR de Toulon** déjà épinglé par la FNAUT en 2008. Cet élu immobiliste persiste dans son hostilité obstinée et irrationnelle à un projet de tramway pourtant très bien adapté à la desserte de l'axe est-ouest de l'agglomération toulonnaise et défendu de longue date par l'association Toulon Var Déplacements et le Collectif tramway de Toulon. Contre tout bon sens, et alors que les embouteillages s'aggravent, il impose aujourd'hui un BHNS de capacité très insuffisante (FNAUT Infos 241, 245). Pourtant, le BHNS de Metz (une agglomération deux fois moins peuplée que celle de Toulon), qu'il cite en exemple, est déjà saturé aux heures de pointe.

La ville de Toulon avait été citée lors du concours tramway lancé en 1975 par Marcel Cavaillé, un secrétaire d'État aux Transports clairvoyant : elle est aujourd'hui la seule des 8 grandes villes sollicitées à n'avoir aucun TCSP...



**Chambéry Métropole et la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget (Grand Lac).** Jusqu'à une date récente, ces deux intercommunalités adjacentes, présidées respectivement par Xavier Dullin (LR) et Dominique Dord (LR), s'accordaient pour que les lignes de bus de Chambéry desservent les communes limitrophes situés sur l'agglomération d'Aix-les-Bains.

Très récemment, elles ont cessé stupidement de coordonner leurs réseaux de transports urbains et rétabli des correspondances à la frontière de leurs territoires. Ainsi, une ligne du réseau de Chambéry traversait la zone d'activités de Technolac et avait son terminus au Bourget du Lac, sur l'agglomération d'Aix-les-Bains. Désormais, cette ligne (chrono A) s'arrête au centre de Technolac, à la frontière des deux agglomérations ; les bus d'Aix-les-Bains passent au même arrêt mais avec une fréquence plus de deux fois inférieure, et il faut racheter un ticket pour les utiliser ! A son extrémité nord, la ligne desservait une zone commerciale située sur le territoire d'Aix-les-Bains : désormais, elle s'arrête 600 m plus au sud, sur le territoire de l'agglomération de Chambéry.

Les bus ne pénètrent plus dans le centre de Chambéry : les usagers en correspondance doivent parcourir plusieurs centaines de mètres à pied et traverser des avenues dangereuses. Quant à l'offre de transport de Grand Lac, elle a chuté de 18 % depuis les élections municipales de 2014.



**Philippe Saurel, maire DG de Montpellier et président de Montpellier Métropole.** Il a soutenu le doublement de l'A9 autour de Montpellier, en cours d'achèvement, et exige encore de nombreux investissements routiers surdimensionnés : le contournement ouest de Montpellier (A750 Juignac – Saint-Jean-de-Védas), le contournement est (Castelnau-A9), la déviation de l'ex-RN 113 à Baillargues, la LICOM (liaison intercommunale de l'ouest de Montpellier), le LIEN (liaison intercantonale d'évitement nord). Tous ces contournements ne feront qu'induire un trafic nouveau et favoriseront l'étalement urbain, comme on l'a constaté dans bien d'autres agglomérations.

Par ailleurs, Philippe Saurel soutient activement le projet de gare TGV excentrée de La Mogère, positionnée stupidement à plusieurs km de la gare centrale de Montpellier - Saint-Roch desservie par les TER et les transports de proximité, ce qui allongera considérablement la durée des trajets des voyageurs en correspondance quand elle sera desservie par la SNCF (qui n'y a aucun intérêt commercial avant l'ouverture de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan) (FNAUT Infos 231).

La FNAUT regrette enfin que Philippe Saurel ait reporté la réalisation de la ligne 5 de tramway de Montpellier malgré sa fréquentation prévue de près de 60 000 voyageurs/jour et son rôle potentiellement important dans la structuration de l'urbanisation en cours.

## Ils l'ont échappé belle

Les candidats à un Ticket Rouge proposés par les congressistes étaient nombreux. Citons-en deux exemples.

**Jean-Paul Huchon**, ancien président PS du Conseil régional d'Ile-de-France, a, sous la pression des écologistes EELV, sans consulter les régions voisines et avec la complicité de Manuel Valls, instauré le tarif unique du Pass Navigo sans se préoccuper de son financement. Cette mesure électorale, qui était contestée par l'AUT Ile-de-France (FNAUT Infos 248), crée aujourd'hui de graves difficultés budgétaires. Elle contribuera à terme à un allongement bien peu écologique des distances parcourues quotidiennement par les Franciliens.

**Cécile Helle**, maire PS d'Avignon, s'était opposée au projet tramway de l'agglomération d'Avignon. Finalement le projet initial a été adopté par le Grand Avignon, présidé par Jean Marc Roubaud (LR), il sera réalisé en plusieurs phases. Les travaux de la première phase sont lancés. A noter que les entreprises locales, clairvoyantes, ont toujours soutenu le projet, dont la réalisation renforcera l'attractivité économique de l'agglomération et la qualité de vie des habitants.

# Réseaux thématiques



Les réseaux thématiques de la FNAUT se sont réunis et ont fait le point sur leurs activités : les ateliers ont été animés par Jean Macheras (déplacements urbains), Jean Sivardière (LGV et TGV), Jean Lenoir (trains Intercités), Christian Broucaret (TER) et Bruno Gazeau (transport du fret-énergie-environnement).

## Réseau LGV / TGV

### **Animé par Jean Sivardière**

La réunion porte surtout sur les infrastructures. L'exploitation du TGV est abordée plus succinctement.

Le programme d'extension du réseau des LGV (carte en page 8 de FNAUT Infos 214) fait l'objet d'un large consensus.

Les LGV nouvelles créent des nuisances sonores, des protections acoustiques sont donc nécessaires pour protéger les riverains même si elles sont coûteuses.

LGV Poitiers-Limoges : le projet n'est pas sérieux et doit être abandonné.

GPSO : la branche Bordeaux-Toulouse permettra de désaturer la ligne classique (on ne peut actuellement renforcer la desserte TER vers Bordeaux). Le tracé retenu pour la branche nord-sud réserve la possibilité d'un shunt de Bordeaux, l'utilisation de la ligne des Landes réaménagée exigeant au contraire une traversée de Bordeaux.

LGV Rhin-Rhône : le prolongement (35 km) vers Lutterbach, où l'implantation d'une halte est envisageable, est intéressant, contrairement au prolongement vers Dijon (15 km) ; le tronçon Dijon-Saulieu proposé par la FNAUT permettrait une desserte systématique de Dijon par les TGV transversaux, qui semble indispensable à leur équilibre économique.

Gares TGV : Il faut éviter l'apparition d'un réseau de LGV indépendant du réseau classique et exploité sans relations avec lui, les deux réseaux

doivent être interconnectés au maximum, mais les projets de gares exurbanisées sont encore nombreux (Montpellier, Nîmes, Béziers, Narbonne, Montélimar, Arroux, Evreux). Si l'utilisation d'une gare centrale est vraiment impossible, les gares nouvelles doivent être implantées au croisement avec une ligne classique perpendiculaire à la LGV, comme à Valence. La gare Reims aurait dû être implantée à Epernay. La gare de Vandières est nécessaire (JM Tisseuil estime cependant qu'on peut s'en passer en créant des dessertes Paris-Strasbourg passant par Metz ou Nancy).

Les nouvelles LGV doivent être financées par l'Etat afin de ne pas aggraver la dette de SNCF Réseau et de maintenir les péages à un niveau acceptable par les voyageurs. Les Régions doivent financer en priorité les lignes régionales et l'exploitation du TER. Quels que soient les moyens financiers disponibles, la rénovation du réseau classique doit être prioritaire.

Les TGV doivent continuer à circuler sur les lignes classiques, alors que la SNCF veut limiter leur exploitation aux trajets sur LGV. Le voyageur réclame des fréquences élevées et des dessertes continues, sans ruptures de charge donc avec une desserte fine des bouts de lignes.

Le TGV en fin de parcours doit être utilisable par les usagers du TER, et sans RESA.

L'exploitation du TGV en open access (« trains Macron ») doit être possible, comme en Italie où un opérateur privé concurrence Trenitalia sur Milan-Rome.

**Animé par Jean Lenoir**

### Contribution de la FNAUT aux plans de transport de lignes

Cette action est urgente. Selon les décisions du ministère du 21 juillet 2016, six lignes conserveront l'Etat comme AOT, dont trois « lignes structurantes » (Paris – Toulouse, Paris – Clermont-Ferrand et transversale Sud) et trois « lignes d'aménagement du territoire » (Nantes – Lyon, Nantes – Bordeaux et Hendaye – Toulouse), le maintien des autres est conditionné aux résultats des négociations avec les Régions.

Les trois lignes structurantes doivent faire l'objet d'un schéma directeur de ligne (plan de transport + schéma d'aménagement des infrastructures).

Rien n'est précisé pour les autres lignes.

Face à ces décisions, la FNAUT a formulé une première demande au ministère des Transports : généraliser l'élaboration des plans de transport à l'ensemble des lignes en concertation entre les AOT et les associations d'usagers.

Aujourd'hui, on constate que la SNCF a immédiatement mis en œuvre les suppressions de trains proposées par la commission Duron mais parallèlement aucune des augmentations de fréquences conseillées n'a été réalisée.

La FNAUT nationale a transmis cette demande de concertation au préfet François Philizot pour que les plans de transport soient généralisés (au besoin assortis de schémas d'aménagement et de programmation des travaux sur les lignes qui nécessitent des modernisations d'infrastructures) et pour que les recommandations de la Commission Duron soient appliquées.

Chaque FNAUT régionale doit faire une demande auprès des responsables régionaux.

A cette occasion, il faut rappeler nos principales attentes concernant les Intercités :

- Politique d'arrêts : les TET doivent desservir les villes moyennes et pas seulement les grandes métropoles régionales ; les horaires ne doivent pas être conçus que pour la desserte de Paris, les correspondances doivent être soigneusement étudiées pour augmenter les trafics.

- Politique de commercialisation : la « réservation incitative ». La SNCF peut appliquer les principes du yield pour les voyageurs qui réservent et le billet ouvert sans réservation doit être utilisable sur toutes les lignes Intercités.

- Le matériel roulant doit être d'un niveau de confort grandes lignes avec, notamment, l'identification des places réservées.

### Politique de commercialisation

Les rencontres FNAUT-AOT pour l'élaboration des plans de transport sont l'occasion de rappeler nos attentes.

La SNCF s'oriente vers la « réservation incitative ». Ci-dessous, quelques attentes plus détaillées que SNCF

Intercités est en train d'étudier. Le libre choix est envisagé dans tous les cas :

- les voyageurs avec carte : 25 % de réduction avec un billet « open » valable 7 jours, 25 % + yield avec réservation ;

- les voyageurs sans carte : pas de réduction pour le billet « open » valable 7 jours, prix yield avec réservation ;

- les abonnés : libre choix de réservation ou non : modalités de commercialisation en cours d'étude.

### Autres demandes FNAUT.

Le billet ouvert doit être accessible par tous les canaux de vente (contrairement à la situation actuelle).

Un TET peut être emprunté avec un billet régional plein tarif.

Des accords entre AOT peuvent permettre d'utiliser les autres tarifs régionaux.

Ces demandes ont été faites au niveau national, notamment la suppression de la réservation obligatoire sur les trois lignes structurantes.

Il faut rappeler aux Régions que le yield peut entraîner des économies d'exploitation, mais n'implique nullement la réservation obligatoire.

La commission Duron ne préconise que la garantie de place assise et mentionne la possibilité d'emprunter un Intercités sans réservation.

Les FNAUT régionales doivent écrire ou s'adresser aux Régions pour défendre nos positions. Le réseau Intercités rédigera un argumentaire.

### Matériel roulant

#### Transversale Sud.

L'Etat doit commander 15 TGV Duplex.

Si les TGV ne sont pas les mieux adaptés pour un service Intercités à 200 km/h / 250 km/h sur tronçons de lignes nouvelles (prix pour être aptes à 300 km/h, faible nombre de portes), ils ont au moins le mérite de répondre aux critères de confort grandes lignes.

De nombreux TGV circulent déjà sur toute la ligne Bordeaux – Nice.

La FNAUT a demandé au ministère l'équipement à la charge d'Alstom de ces rames en marque places réservées automatique.

Demandes à faire à la Région : qualité du matériel livré et repérages des voitures dédiées aux voyageurs sans réservation.

#### Paris – Le Havre et Paris – Cherbourg

La Région a décidé de passer commande de Régio 2N en version grandes lignes « OMNEO Premium ».

La FNAUT Normandie doit rappeler à la Région les attentes d'un confort grandes lignes, le marquage des places réservées, la nécessité de restauration...



Réunion du réseau TET / Autotrain

La FNAUT prendra contact avec l'ARF pour le développement de liaisons interrégionales, dont :

- commande de matériel,
- développement d'un service type TET spécifique en coordination avec les services toujours assurés par l'Etat,
- règles concernant la tarification et la billetterie.

### Trains de nuit

A ce jour, la SNCF ne parle de donner suite à aucun des projets évoqués avant l'été :

- Paris – Saint-Gervais / Bourg-Saint-Maurice,
- Paris – Nice,
- Antennes Toulouse – Cerbère et Pau (– Hendaye).

Action possible : intervention auprès des Régions qui devront financer au moins l'exploitation. Le flou demeure sur la nécessité d'avoir à renouveler (et à financer) ou non le matériel roulant selon les lignes.

L'auto-train ne fait pas partie des relations conventionnées. La SNCF n'annonce pas de changement de service pour 2017.

Action possible : intervention auprès des Régions, comme pour les trains de nuit.

### Information et ventes

#### Fiches horaires

La SNCF a supprimé toutes les fiches horaires TGV et Intercités dans le cadre d'une politique « zéro papier » que la FNAUT conteste de façon générale.

Dans plusieurs Régions, les fiches horaires TER sont aussi supprimées, souvent sous prétexte de travaux.

Mais d'autres régions, telle l'Occitanie, les maintiennent malgré d'importants travaux de voies.

L'information doit être améliorée sur site et en gare : carte du réseau national ouvert au trafic voyageur, carte des réseaux locaux, affichage des fiches horaires en gare ou mise en place d'outils équivalents.

Action possible auprès des Régions : demander le rétablissement des fiches TER en y intégrant systématiquement les TGV et Intercités circulant sur les itinéraires concernés.

#### Ventes

Particulièrement dans les villes moyennes, le nombre de guichets de vente ou de guichets « informations » dans certaines régions ne cesse de baisser.

Il en est de même pour les automates de vente dont le maintien est lié à un chiffre d'affaire minimum.

Toutes les gares doivent offrir un « service minimum » de ventes à toutes les catégories de clientèle.

La fonction vente est trop cloisonnée en France : grandes lignes, TER, cars, transports urbains. Ce cloisonnement est propre à la France.

Il faut viser un distributeur unique qui gère l'intermodalité.

La fonction intermodalité devrait être pilotée par les régions.

La FNAUT rédigera un projet de dossier fonctionnel de distributeur multimodal en quelques pages.

François Mennerat rédigera un projet en quelques pages sous trois mois.

Ce projet pourra en particulier être soumis au réseau TER.



### **Animé par Christian Broucuret**

En préambule, Christian Broucuret rappelle l'existence et le rôle du groupe TER, puis chaque participant est invité à se présenter.

### **Comités de ligne : existence, composition, évolution**

L'objectif de la FNAUT est de renforcer son expertise au niveau national sur ce thème et de bâtir une proposition qui sera portée à la connaissance de l'ARF.

Une conférence de presse nationale sera organisée le 3 mars 2017 (décision bureau FNAUT 08/11)

Du tour de table il ressort les éléments suivants qui caractérisent une situation très diverse des Comités de ligne :

- ils sont maintenus, transformés, en cours d'organisation ou supprimés
- leur composition est variable (présence ou non des Associations d'usagers, des syndicats)
- parfois c'est la SNCF qui invite en l'absence de la Région
- ils peuvent prendre la forme de réunions par ligne, par département ou par bassin
- il peut exister ou non des réunions préparatoires avec les usagers
- un dossier peut être ou non envoyé aux Associations avant la réunion
- le dossier peut être transmis sous forme papier ou électronique
- il faut parfois s'inscrire préalablement bien que l'accès de dernier moment ne soit jamais refusé.
- la qualité du Président de la réunion est importante

Les problèmes suivants sont évoqués :

- la crainte que les usagers soient exclus
- le regroupement sous forme de comités couvrant une trop grande surface peut conduire à un échange

portant sur des généralités alors que la question des horaires doit se traiter ligne par ligne

- les représentants locaux de la SNCF ont des pouvoirs trop limités. Les managers de ligne sont trop peu sollicités dans les réunions.

- attention de ne pas donner une tribune aux Syndicats
- attention aux effets de frontière entre deux Régions.

Christian Broucuret propose les conclusions suivantes :

- le périmètre des bassins de vie est le plus approprié pour les réunions de terrain
- l'envoi à l'avance (15 jours?) de documents préparatoires sous forme électronique est souhaitable
- pour recevoir les documents préparatoires, les usagers doivent être invités à s'inscrire
- une information des dates et lieux de réunion doit être faite sur les réseaux sociaux
- possibilité de poser des questions sous forme électronique

### **Transformation des Intercités en TER**

Plusieurs Régions ne sont pas concernées (Grand Est, Occitanie). Pour d'autres (Normandie) une convention a été signée. Pour les Régions Nouvelle Aquitaine et Hauts de France, on se dirige vers une reprise de certaines lignes mais le périmètre n'est pas encore arrêté. La date limite pour la signature des conventions est le 1er janvier 2017.

Il est prévu une concertation obligatoire avec les usagers sur les plans de desserte. La FNAUT souhaite que les réservations obligatoires soient supprimées : le réseau IC prépare un projet de lettre à adresser aux Présidents de Région.

Plusieurs participants soulignent la surfacturation pratiquée par la SNCF pour l'achat de matériels qu'ils soient payés par l'Etat ou par les Régions.

### Animé par Jean Macheras

Le « pilotage » du réseau Déplacements urbains était jusqu'à présent assuré par le rapporteur soussigné.

Celui-ci a formulé le souhait de passer la main à un plus jeune, une autre raison étant qu'il est accaparé par ses fonctions de délégué Paris de la FNAUT Ile-de-France.

Alain Richner, qui est un adhérent de longue date à la FNAUT et connaît bien toutes les questions se rapportant aux déplacements urbains, a accepté de prendre le relais. Toutefois, ce ne sera pas avant 2017, année où cesseront ses activités professionnelles.

### Intérêt d'un réseau Déplacements urbains

- S'informer mutuellement sur l'actualité des déplacements dans les villes que nous couvrons,
- Constituer une banque de données d'accès facile, suffisamment légère pour que sa mise à jour mobilise le minimum d'énergies et de temps,
- Réagir à l'actualité, et le faire savoir (communiqués, conférences de presse),
- Participer à la rédaction de dossiers thématiques.

### Fonctionnement – actions entreprises

- Liste de diffusion : plus de 50 noms sont inscrits sur cette liste, qui permet des échanges mutuels. Elle n'est pas « modérée » (chacun peut adresser des messages, que reçoivent tous les membres) : ce choix, qui autorise certains abus, est susceptible d'être révisé.
- Revue de presse : jusque récemment, le « pilote » du réseau diffusait chaque mois des articles de presse

relatifs aux déplacements urbains, avec en début du document un lien vers chaque article. Par manque de temps, il se contente aujourd'hui de relayer la revue de presse diffusée par Gilles Laurent.

- Visites : l'AUT – FNAUT Ile-de-France organise chaque année pour ses adhérents des visites dans des villes, avec un volet transport et un volet culturel. Pour le volet transport, elle sollicite l'appui de l'association locale de la FNAUT (récemment, elle a été reçue par l'AUTAB de Besançon). De telles visites pourraient être organisées par le réseau Déplacements urbains.

- Mémoires urbains : ils consistent à évaluer la qualité des déplacements dans une ville, en soulignant les aspects positifs et des aspects négatifs, vus par différents profils d'usagers : déplacements quotidiens, déplacements occasionnels, jeunes, à pied, à vélo, livraisons. Le mémoire se termine par l'attribution de « pieds » (appréciations globales positives) et de « pots d'échappement » (appréciations globales négatives). 9 villes ont ainsi été traitées (Nantes, Strasbourg, Lille, Montpellier, Orléans, Dijon, Bordeaux, Rennes, Reims).

Vu le travail très prenant de préparation, de visites sur place, de rédaction et de communication, une suggestion est que ce travail soit réalisé par une équipe, aidée éventuellement d'un stagiaire fourni par la FNAUT.

- Villes Références : sur 13 aspects des déplacements, le document cite des réalisations intéressantes faites par des villes (résumé en quelques lignes). Maintenir cette mini-banque de données prend aussi du temps.

- Conférences de presse : outre celles présentant localement un mémoire urbain, participation à des



Réunion du réseau Déplacements urbains

conférences de presse nationales (par ex., à la suite des dernières élections municipales : l'attitude des villes face à la voiture).

## Tour de table

- Louis Blaise (Bureau FNAUT Grand Est, AUT Lorraine) : la Fnaut joue le rôle d'aiguillon, appuyant ce qui va bien, mettant le doigt là où cela va mal, sans être agressif mais en étant tenace. Cela a un effet sur les décideurs, via la presse.

- Nicolas Behr (AUT-Paris) : Il n'y a pas de bon réseau sans réflexion préalable sur l'aménagement. L'aménagement doit anticiper les besoins de transports et on doit installer l'infrastructure avant, comme dans le cas du tramway du nouveau quartier Confluences de Lyon.

- David Wendling (ASTUS-Strasbourg) : l'extension du tramway D à l'est vers Kehl est positive mais il manque une ligne vers le nord. Néanmoins Strasbourg est la ville qui a actuellement le plus fort réseau de tramways en France, avec 6 lignes (+ un BHNS).

- Jacques Stambouli (Fnaut-PACA) : Marseille est en retard pour ce qui est du développement du réseau de T.C. à l'échelle de la métropole (3 lignes de tram, 2 de métro). Celle-ci est pauvre mais attend trop des engagements de l'Etat. Il faut des actions militantes, notamment pour que soit réduite la part de la voiture en ville (piétonisation) et renforcés les déplacements métropolitains (plus de trams et de TER).

- Emmanuel Colin de Verdière (ADTC-Grenoble) : notre agglomération a eu le ticket vert de la Fnaut pour l'extension de la généralisation du 30 km/h. Un projet d'extension du centre piétons est en cours. Il reste prioritairement à prolonger le tram E vers Pont de Claix et créer une ligne de tram F Grenoble - Meylan - Montbonnot.

- Loÿd Durrenberger (ASTUS Strasbourg) : il existe des problèmes de sécurité le soir dans les trams et des faits d'incivilités. Il faut déplorer à ce sujet une implication insuffisante des personnels de la CTS.

- Bernard Pfister (GIHP-Alsace) : les transports à la demande pour les handicapés ont des tarifs peu clairs, et c'est la galère pour bénéficier de certains droits, car on se heurte à la bureaucratie des dossiers d'admission. Une étude comparative entre les villes serait bienvenue.

- Dominique Rosenfeld (Grand Est, Mulhouse) : Mulhouse, ville moyenne, est « tout voiture », en dépit du tram-train - dont la fréquentation est en baisse. Les commerçants locaux, qui ont un poids important, ne veulent pas entendre parler des modèles des villes allemandes ou suisses comme Fribourg ou Bâle.

- Roland Heilbronner (AUT Paris 20e) : Paris est un mille-feuilles administratif très compliqué (commune, département, métropole, région, société du Grand Paris). Tout changement, comme la restructuration actuelle du réseau des bus parisiens, implique ces différents acteurs.

- Élisabeth Gerson (Colmar + Le Havre) : notre action est plus axée sur le développement du vélo, à travers la FUBICY, car nous sommes à Colmar dans une ville sinon petite du moins moyenne, très axée sur l'automobile.

- Michel Vandembroucke (Fnaut PACA, Toulon) : notre ville a eu le ticket rouge pour le blocage par le maire du projet de tramway, du fait d'une attitude clientéliste vis-à-vis des commerçants. Connaissant aussi Lyon, je suis favorable à une nouvelle ligne de tram est-ouest, ne passant pas nécessairement par la presqu'île, allant à Vaulx-en-Velin, car la ligne de bus est très chargée. La ville crée une ligne de trolleybus en site propre alors qu'il faudrait un tram.

- Yves Lagier (FNAUT-Besançon) : la ligne de tramway de 14,5 km est fréquentée par 37 000 voyageurs par jour (nombre un peu inférieur à l'objectif). Son existence tient à une forte volonté politique du maire. La réorganisation critiquable des bus a suscité un certain mécontentement.

- Patrick Noblet (FNAUT-Besançon) : le climat social est assez lourd chez l'opérateur Transdev ; la DSP (Délégation de Service Public) se termine avec un déficit de 6 millions d'euros. Un autre réseau en site propre de 5 km est en travaux.

- André Roth (ASTUS-Strasbourg-Grand Est) : a participé avec « Piétons 67 » a une action contre les empiétements des automobiles qui se garent sur les passages piétons ou les pistes cyclables le jour des matches de foot. Des observateurs de ces associations signalaient ces infractions à la police locale, ce qui les a fait diminuer.

- Nicolas Poinot (ANDE-Pays-de-Loire, Nantes) : plutôt qu'une 4ème ligne de tram, la ville a préféré aménager un BHNS, le Busway », qui est une demi-ligne ne traversant pas le centre-ville ; elle transporte 37 000 voyageurs par jour. Il devient urgent à Nantes d'intervenir sur le péri-urbain : les TER et le tram-train sont mal gérés et mal intégrés au transport urbain. Le tram-train est un « drame-train », bondé, offrant moins de capacités qu'un TER mais avec une maintenance plus compliquée. Les expériences de Nantes et de Mulhouse montrent que l'on ne sait pas faire en France de bons tram-trains, à la différence de l'Allemagne.

- Didier Grimault (Orléans, Centre) : nous avons deux lignes de tram, la première nord-sud datant de 2000 (50 000 voyageurs/jour), la deuxième est-ouest datant de 2012, avec 30 000 voyageurs/jour). Le maillage formé par ces deux lignes se croisant place de Gaulle n'est pas optimal, celui adopté l'ayant été sur pression des commerçants.

- Lucien Wolkensinger (Belfort) : prépondérance de la voiture dans cette ville (forte présence de PSA).

- Jean Macheras (Paris) : la Ville de Paris mérite à la fois qu'on lui décerne des bons et des mauvais points.

Bons points : la volonté manifestée de réserver les berges rive droite (partie centrale sur 3,3 km) aux piétons et cyclistes, malgré de fortes oppositions orchestrées par certains lobbies ; le lancement d'une vaste consultation sur la nécessaire réorganisation du réseau de bus parisiens.

Mauvais points : un grand flou sur les solutions TC et les nouveaux partages de la voirie devant accompagner ces mesures ; la « reconquête » - en fait un démantèlement - de la Petite ceinture ferroviaire au profit des seuls piétons et cyclistes.



Réunion des réseaux Fret, Environnement et Aérien

### Animé par Bruno Gazeau

Certains voulaient aussi parler de fret fluvial et de fret aérien, cependant le groupe se limite au fret ferroviaire.

Les grèves sont plus longues pour le fret que pour les voyageurs. La fiabilité et les délais de livraison sont les gros problèmes de la SNCF.

Un participant travaillait dans une PME de Thionville et nous livre son témoignage sur la grève de 1995 : « Notre entreprise métallurgique faisait 100% de son trafic en train. Plusieurs autres PME étaient embranchées aussi à côté. Comme la grève durait, l'entreprise risquait la faillite. Nous avons cherché des camions. Un transporteur nous a dit OK, je vous dépanne mais à condition d'avoir un trafic sur la durée ensuite. C'est ainsi que 50% est passé sur la route, puis 100 % dans les années suivantes. En plus le camion on l'a dès qu'on en a besoin, et il met 2h pour livrer à 60 km de là. En train la SNCF mettait 4 jours. Les PME voisines ont toutes fermé aussi leurs embranchements. Avec cette grève de 1995 les cheminots ne se sont pas tirés une balle dans le pied, mais un obus ! »

Souvent la solution ferroviaire est directement concurrente du fluvial. Une ligne de conteneurs Anvers-Metz va se mettre en place.

Le fret ferroviaire diminue : inférieur à 10% malgré l'engagement de 30%. SNCF Réseau va augmenter les péages de 4,7% par an en plus de l'inflation. La subvention de compensation est même parfois supprimée.

Sur les 30 Mt/km par an, un tiers est effectué par les nouveaux opérateurs. C'est une croissance rapide avec trafics nouveaux, qui se tasse ces derniers mois.

Il y a un problème de compétitivité avec la route. Un camion sur deux est en infraction (dépassement de temps de conduite, surcharge, conditions de travail, etc.)

Le gouvernement actuel est anti-fret ferroviaire (écotaxe, 44 tonnes...)

Le trafic combiné se porte bien. Les autoroutes ferroviaires (AF) se développent. Cependant, le gouvernement a stoppé l'enquête sur l'autoroute Atlantique dont il veut reporter le terminus en Espagne plutôt qu'à Tarnos (région de Vidalies). L'AF Calais-Le Boulou a démarré avec 3 mois de retard et est interrompue depuis début juillet à cause des intrusions de migrants à Calais. Aucune date de redémarrage n'est annoncée. Il n'y a aucune volonté réelle en fait.

Autoroute ferroviaire est complémentaire du transport combiné. Cela ne capte pas les mêmes trafics.

Pourquoi pas une AF Le Boulou-Orbassano (dont les terminaux existent) ?

Des « trains de camions autonomes » sur une file de l'autoroute, ce serait pour bientôt...

A Lyon aussi, une plateforme est bloquée par les riverains, qui la veulent chez les autres. Pourtant il y a des projets très pertinents. Il y a un fort dénigrement du ferroviaire chez les élus et les écologistes. Qui organise toute cette contestation ?

Quand on dépense 250 millions d'euros pour l'AF Atlantique on hurle au gaspillage, mais 300 millions d'euros pour élargir l'A10 tout va bien !

Serqueux-Gisors est un débouché du Port du Havre mais les élus du Val d'Oise (entre Pontoise et Argenteuil) n'en veulent pas.

Y a-t-il une instrumentalisation des riverains due aux Maires ? Il y a-t-il confusion entre fret et matières dangereuses ?

Les députés européens sont très sensibles au bruit des trains de marchandises. Les Suisses vont réduire le bruit d'ici 2020 (pas de semelles fonte). En France, c'est d'ici 2040 ?

Les lignes fret de grand contournement de la région parisienne ont disparu.

Avignon-Carpentras a été réouverte pour les voyageurs mais le fret est supprimé car la ville de Carpentras n'autorise plus les camions. Il est impossible d'accéder à la gare !

Il se pose le problème du modèle économique du secteur ferroviaire. Actuellement nous n'avons pas un modèle économique ferroviaire mais un modèle économique de gestion de la dette publique. Le prix des sillons dépend de la dette, dont au moins 50% doit être payée par le prix des sillons.

Il est prévu de rédiger un texte de position de la FNAUT sur le fret.

## Réseau environnement-énergie

### **Animé par Bruno Gazeau**

Après un tour de table, Bruno Gazeau introduit le débat en soulignant l'intérêt de ces discussions pour élargir la réflexion de la FNAUT, et notamment synthétiser les apports pour faire le point (conférence de presse ou présentation au Conseil national) sur la contribution des transports publics au changement climatique.

Thèmes abordés :

- Pour la voie d'eau, le carburant peut polluer.
- Pour le transport maritime par cargo : aucun progrès n'a été fait en matière de gaz à effet de serre.
- Il y a souvent une confusion au sujet des substances dangereuses transportées pour le fret, et les

riverains peuvent être instrumentalisés par les élus, pour s'opposer à ces transports.

- Est-il normal que le kérosène ne soit pas taxé ? Cela fausse les comparaisons entre modes et la perception qu'on peut avoir de leurs prix réciproques.

- A propos des carburants : les avions courts courriers consomment beaucoup de kérosène ; le rail est moins polluant et gourmand en énergie (A-M Ghémard).

- Il a été proposé que pour le Bureau, soient étudiés les effets des transports sur l'environnement et le thème du transfert modal.

Anne-Marie Ghémard et Annick de Montgolfier se proposent pour travailler sur ces thèmes.

## Réseau transport aérien

### **Animé par Bruno Gazeau**

Bruno Gazeau : La FNAUT reçoit beaucoup de plaintes sur l'aérien, les pertes de bagages, les retards...

Autres problèmes, l'aérien ne concerne pas que les grands aéroports Orly, Roissy. Les petits aéroports proches de Paris (ex : Toussus le Noble dans les Yvelines) ont des nuisances sonores très importantes car leur vol en altitude est plus bas que les avions de ligne, et s'y ajoutent les hélicoptères qui volent plus bas que les petits avions.

La détaxe du kérosène pose le problème de l'approvisionnement en carburant hors de France. On achète le carburant là où c'est le moins cher.

Il est souhaité que la commission européenne intervienne dans le dossier concernant l'approvisionnement en carburant.

L'A340 CFM56 est remotorisé. C'est un avion avec des réacteurs consommant moins. Le bruit est également diminué. Le biocarburant est aussi testé.

Le trafic augmente et la consommation est importante au décollage. Il serait nécessaire de remplacer les avions moyens courriers par le train. Les compagnies low cost sont en augmentation de trafic.

Le ferroviaire garde comme contrainte de payer ses sillons.

# Exposés de militants



Entrée du pavillon Joséphine

## Activités des associations de la FNAUT Alsace

**François Giordani**  
président de la FNAUT Alsace



### Association de Défense et de Promotion de la ligne ferroviaire Haguenau-Wissembourg

La ligne Strasbourg-Wissembourg-Neustadt a été créée en 1855. C'est une voie unique d'une trentaine de kilomètres de Haguenau à Wissembourg avec croisement à la Gare de Sultz-sous-Forêts. La ligne a été menacée de fermeture en 1993, d'où la création de l'association.

La ligne réouvre le 1er mars 1997 grâce notamment à la pression de la région Rhénanie-Palatinat avec cadencement horaire de 6h à 21h de la ligne transfrontalière Wissembourg-Winden (Allemagne). En 2002, la ligne réouvre le dimanche. Des difficultés existent toujours pour faire mettre en place une correspondance transfrontalière ou des trains directs Strasbourg-Wissembourg-Neustadt, comme en 1855.

### Association pour la Promotion du chemin de fer Colmar Metzeral (APCM)

La ligne Colmar-Munster-Metzeral fait 23 km en vallée. C'est une voie unique avec deux gares de croisement à Turckheim et Munster. Elle est équipée en AGC et accueille 450 000 voyageurs par an.

C'est l'une des premières lignes de France à avoir bénéficié du cadencement : 40 trains par jour et 12 le weekend. On y a aussi créé le premier comité de ligne de France

Cette ligne, grâce à l'action du sénateur Hubert Haenel et du Conseiller régional Jean Louis Hof-fet, a fait l'objet d'une première expérience nationale, préfigurant la prise en charge du TER par les régions.

### Association des Usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise

L'association travaille depuis 1994 à l'intérêt des usagers des transports en commun (bus, tram, car et train) sur l'Eurométropole de Strasbourg : leur donner la parole, les défendre et les informer. Elle compte de nombreux adhérents (246 en 2015).

Elle travaille en lien avec les autorités organisatrices, et fait des propositions en toute indépendance pour l'accès aux transports en commun au quotidien. Elle défend la mise en place d'un ticket unique sur l'Eurométropole pour tous les usagers des transports en commun.

ASTUS prône aussi une meilleure intermodalité qui passe par une meilleure coordination des horaires, ainsi qu'une meilleure information des usa-

gers, notamment en période de perturbations, et de meilleures modalités de commercialisation de l'ensemble des titres de transport offerts.

Elle organise et participe à des actions militantes ainsi qu'à des sorties découvertes d'autres réseaux

### **Bruche Piémont Rail**

C'est une ligne trans-vosgienne d'intérêt intra-régionale à voie unique d'une quarantaine de kilomètres de Rothau à Saint-Dié avec croisement à la Gare de Saales, et de Saint Blaise la Roche. La ligne est menacée de fermeture en 1993, au-delà de Rothau. Un premier comité de concertation est créé en 1997. Le bloc de croisement de Saint Blaise est réactivé en 2007. La ligne est ralentie à 40 km/h entre Saales et Saint-Dié à partir de décembre 2016. Une autre voie unique d'une quarantaine de kilomètres va de Molsheim à Sélestat avec croisement à la Gare de Rosheim, Obernai, et de Barr. La ligne est menacée de fermeture en 1993, au-delà de Barr. Un projet de tram-train périurbain est lancé en 2000, jusqu'à Barr. Elle bénéficie d'un cadencement à la demi-heure aux heures de pointes. D'importants travaux de voies sont programmés entre Barr et Sélestat. Une refonte de la grille weekend est prévue en décembre 2016.

### **Comité Action Deux Roues du Bas-Rhin (CADR 67)**

C'est une association de promotion du vélo au quotidien. Elle compte 379 adhérents militants en 2015. Elle propose du marquage de vélo (environ 4550 en 2015) et du contrôle technique. Elle fait des interventions en milieu scolaire sur la sécurité routière.

L'association organise des sessions de vélo école adulte. Elle organise le challenge « Au boulot à vélo », des bourses aux vélos, des mises en place de pédibus et des actions militantes.

### **Cyclistes Associés pour le Droits de Rouler en Sécurité (CADRES)**

De 1984-2016, l'association a 32 ans d'existence et 32 ans d'actions. Ce sont des milliers d'heures de bénévolat pour tenter de changer le cours des choses dans notre cité et au-delà.

En défendant le vélo, on aborde de nombreuses thématiques : déplacements, environnement, qualité de vie, économie, santé, éducation, etc.

Le vélo c'est également la convivialité et le plaisir abordable pour tous !

### **Florirail**

C'est l'association pour la réouverture de la liaison ferroviaire Bollwiller - Soultz - Guebwiller - Heisenstein. L'existence de la voie ferrée est une chance pour le Florival. L'association veut la préserver et permettre le retour du train.

L'association demande le raccordement ferroviaire du Florival au réseau ferré régional et national, pour

un accès rapide vers Mulhouse, Colmar et Strasbourg, ainsi qu'une correspondance avec les TGV Rhin-Rhône et Est. Elle milite pour un mode de transport respectueux de l'environnement et l'égalité des chances en matière de déplacement.

### **Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP)**

Le GIHP Alsace est une association membre du réseau GIHP National (15 associations) qui œuvre pour faciliter l'intégration des personnes handicapées. Elle assure les transports (professionnels, scolaires, loisirs etc.) de toute personne à mobilité réduite avec une invalidité de 80%.

### **Molsheim, Ville à Pied et à Vélo (MVPV)**

L'association veut initier, sensibiliser, prévenir, promouvoir des actions favorisant les modes de déplacements respectueux de l'environnement, notamment à pied et à vélo, dans tout l'espace public urbain de Molsheim et environs, de même que toute autre action qui irait dans le sens du développement d'une meilleure qualité de vie.

Leur objectif est de rendre ces déplacements sécurisés et attractifs partout en ville et de porter les revendications des usagers à connaissance des aménageurs : ville, communauté de communes...

MVPV organise des actions autour du vélo qui rassemblent les membres de manière conviviale ou qui répondent à un besoin : excursions, bourse aux vélos, etc. Elle est affiliée à la FUB (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) et s'inscrit dans son réseau national.

### **Piétons 67**

L'association a été créée en 1999 pour défendre les droits des piétons dans le département du Bas-Rhin. Elle adhère à l'association nationale «les Droits du piéton» qui fédère toutes les associations locales ayant le même objectif.

Défendre les droits des piétons, c'est agir pour leur sécurité et leur confort, en défendant en particulier les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Elle demande entre autres des trottoirs plus larges, des feux piétons plus longs, plus de zones 30, de zones de rencontre et d'aires piétonnes, et lutte contre le stationnement sauvage des véhicules sur les trottoirs, pour lequel elle demande que les services de police interviennent plus fréquemment. Elle est membre de la commission pour l'accessibilité de la ville de Strasbourg et de la commission de sécurité routière de l'Eurométropole de Strasbourg.

### **Rue de l'Avenir**

Depuis sa création, en 1988, l'association Rue de l'Avenir milite pour une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Ce qu'elle résume par un mot d'ordre : « la rue... on partage ! ».



Son ambition : privilégier la vie locale et le bien-être dans l'espace public. La vocation de la ville, lieu d'échanges et de sociabilité, est en effet d'accueillir la multiplicité des usages de l'espace public et la mixité des fonctions - habitat, commerce, loisirs, travail, éducation.

Cela suppose de changer notre regard, de passer d'une logique routière à une logique urbaine. Et, concrètement, d'apaiser la circulation motorisée et les vitesses pour favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes - et, au-delà, des personnes vulnérables.

Plus généralement, l'association milite pour la généralisation de la « Ville à 30 ». En parallèle à ce travail de terrain, Rue de l'Avenir mène avec ses partenaires des réflexions sur des thématiques connexes : l'étalement urbain, la reconquête des espaces publics, la question du stationnement.

### Trajets Déplacements en Alsace Centrale

L'association vulgarise la mobilité tous azimuts depuis 1994 : grand public, scolaires, élus, entreprises, techniciens. Elle intervient lors de manifestations, réunions publiques ou techniques (Plan Global de Déplacement, PDE...).

Elle s'intéresse à tous modes de déplacements à l'exception de la voiture individuelle. Elle propose des choix d'aménagements et intervient durant les projets. Elle communique sur l'importance des choix de mobilité sur notre santé (activité physique, pollution...) Elle est membre de la FNAUT, la FUB, l'AF3V est possède l'agrément Association Locale d'Usagers.

### Trans-Rhin-Rail

Trans Rhin Rail Colmar – Freiburg, association transfrontalière, milite depuis 2012 pour :

- la remise en état du tronçon Colmar – Volgelsheim, fermé au trafic passagers depuis 1969 ;
- la reconstruction d'un pont ferroviaire sur le Rhin, détruit en 1945, pour rejoindre Breisach.

La situation actuelle est catastrophique : 1h30 pour faire le trajet Colmar-Freiburg en transports en commun. Il faudrait environ 40 minutes avec un train direct. C'est une ligne utilisable par les étudiants, les scolaires, les travailleurs frontaliers et le bassin d'emploi de Biesheim... Une étude du cabinet PTV de Karlsruhe montre que la ligne serait rentable à partir de 1500 passagers par jour.

Côté allemand on compte 13 200 passagers par jour sur la ligne Breisach – Freiburg. La ligne a été électrifiée, modernisée et sera accélérée en 2019 ! Il y a une grande volonté politique côté allemand pour rouvrir la ligne.

De nombreux trains exceptionnels organisés par l'association, étaient bondés à chaque fois.

### Thur Ecologie et Transports

L'association contribue à la défense de l'environnement et à la qualité de la vie dans la vallée de la Thur. Elle est agréée pour la défense de l'environnement.

Les projets imposés d'aménagement de la nationale 66 ou de la ligne de chemin de fer dans cette vallée vosgienne sont les principaux chevaux de bataille durant ces vingt dernières années. L'association a obtenu l'annulation la DUP de la RN66 et mène un combat quotidien contre le « Drame-Train ».

L'association se mobilise également sur les autres problèmes liés à l'environnement et à la santé. Elle organise des manifestations grand public (soirées débats par ex.).

### Les réseaux associatifs

#### *Trans-Pamina*

Les transports publics transfrontaliers sont peu développés dans l'Eurodistrict PAMINA.

Un livre blanc bilingue a été publié. Il fait des préconisations pour améliorer les déplacements et les échanges entre la France et l'Allemagne.

Le réseau regroupe 7 associations d'usagers des transports en commun de cette zone géographique :

- Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS)
- Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO)
- Fahrgastverband PRO BAHN
- Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT Alsace) SÜDPFALZ mobil
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Landesvereinigung Baden in Europa

Enfin un nouveau réseau associatif a vu le jour en 2016 : **la FNAUT Grand Est**.



**Jean Sivardière**  
vice-président de la FNAUT

Depuis de nombreuses années, les militants de la FNAUT effectuent des enquêtes de terrain et des études, et le bureau commande (quand il peut les financer) des expertises à des consultants spécialistes des transports.

Pourquoi ? Depuis la création de la FNAUT, la situation des transports a profondément évolué.

La répartition géographique de la population et les besoins de mobilité ont évolué. De nouvelles pratiques, de nouvelles techniques, de nouvelles méthodes de gestion sont apparues. De nouveaux centres de décision se sont imposés. De nouvelles lois impactant les transports ont été adoptées. La crise économique a créé des contraintes financières. La crise écologique a introduit de nouveaux objectifs. Le secteur ferroviaire s'est dégradé.

Ces travaux sont indispensables à la FNAUT.

- Face à ce chamboulement, la FNAUT manque d'informations de terrain et de connaissances plus théoriques. Enquêtes, études et expertises nous en apportent et enrichissent nos réflexions et nos argumentaires. Elles nous permettent souvent d'éliminer des idées fausses ou de répondre à nos contradicteurs sur des bases solides.

- Des enquêtes et études nous sont demandées par les administrations (DGITM, DATAR-CGET, RFF), des associations d'élus (GART) ou des lobbies divers intéressés par le point de vue des associations d'usagers.

- Tous ces travaux débouchent sur des interventions auprès des médias et sont publiés dans FNAUT Infos. Ils contribuent à donner à la FNAUT une image de sérieux. Ils nous permettent de montrer que nous nous intéressons à des problèmes très variés afin d'avoir une vision d'ensemble des transports, et que nous appuyons non sur des considérations idéologiques, mais sur des faits concrets et incontestables.

### Des exemples d'enquêtes et d'études (liste non exhaustive)

Les gares TGV exurbanisées (Jean-François Troin). Les services Eurolines (Jean-Bernard Lugadet). Le transport routier de marchandises (André Laumin). Les femmes et les transports (Christiane Dupart). Les droits des voyageurs (Marc Debrincat). L'exploitation des TER, TE et TGV (Jean Lenoir, Jean Sivardière, Jean-Marie Tisseuil). La gratuité des transports en Europe (Jean Sivardière).

### Des exemples d'expertises récentes (liste non exhaustive)

Tramway ou BHNS (Trans-missions et TTK). Les petits excès de vitesse (IFSTTAR). Le covoiturage longue distance et le train (ADETEC). Le 200 km/h sur le réseau ferré classique (Gérard Mathieu).

### Les travaux en cours

Etudes : l'intermodalité dans les gares (Marc Debrincat pour la DGITM), les cars Macron (Michel Qui-dort), le maillage du réseau ferré (Jean Sivardière pour SNCF Réseau).

Expertise : covoiturage et location de voitures entre particuliers (ADETEC).

## Rendez-vous en 2018 à Bordeaux pour notre prochain congrès !





32 rue Raymond Losserand 75014 Paris  
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Communiqué

23 octobre 2016

## A l'occasion de son 20<sup>ème</sup> congrès, la FNAUT réclame une réorientation profonde de la politique des transports

Créée en 1978, la FNAUT rassemble 150 associations locales et nationales de piétons, de cyclistes, d'usagers des transports urbains et interurbains, d'autopartageurs. Association de consommateurs agréée par l'Etat, association de défense de l'environnement et groupe de réflexion sur la politique des transports, elle étudie tous les modes de transport, de voyageurs et de fret, et leurs enjeux économiques, sociaux et écologiques.

### Le 20<sup>ème</sup> congrès de la FNAUT (Strasbourg, 21-23 octobre 2016)

Lors de ce congrès, la FNAUT a adopté une motion adressée au gouvernement et portant sur sa politique des transports, organisé une rencontre avec les présidents de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Région Grand Est et un débat sur la politique européenne des transports, et attribué ses Tickets Vert et Rouge.

### Une réorientation indispensable de la politique des transports

Dans sa motion adressée au gouvernement, la FNAUT a dénoncé avec sévérité une politique des transports sans vision à long terme, qui ignore les objectifs de la loi sur la transition énergétique adoptée en 2015 et les engagements pris lors de la COP 21 comme les exigences du service public et de l'aménagement du territoire.

Cette politique est, en effet, essentiellement centrée sur la mobilité routière (et pourtant bien peu courageuse en matière de sécurité routière) et sur une obsession de la traction électrique. Un ensemble de décisions incohérentes laisse aujourd'hui le système ferroviaire dans une situation catastrophique.

### Les tickets Vert et Rouges

Le Ticket Vert a été décerné à **Grenoble Alpes Métropole** pour l'instauration courageuse du 30 km/h (sauf sur les grands axes) dans 43 communes (sur 49) de l'agglomération grenobloise.

Des Tickets Rouges ont été attribués à :

- **Hubert Falco**, maire LR de Toulon, qui persiste depuis des années dans son hostilité obstinée et irrationnelle à un projet de tramway pourtant bien adapté à la desserte de l'agglomération toulonnaise ;
- **Jean-Pierre Masseret**, ancien président PS du Conseil régional de Lorraine, qui a fait échouer, par son comportement irresponsable et anti-démocratique, le projet de gare TGV-TER de Vandières ;
- **Philippe Saurel**, maire DVG de Montpellier ; promoteur de projets routiers surdimensionnés et de la gare TGV de Montpellier La Mogère dont le positionnement absurde allongera la durée des trajets des voyageurs, il a reporté la réalisation de la ligne 5 de tramway malgré une fréquentation prévue de 60 000 voyageurs/jour ;
- enfin à **Chambéry Métropole** et à la **Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget** (Grand Lac), deux intercommunalités adjacentes qui ont cessé stupidement de coordonner leurs réseaux de transports urbains et rétabli des correspondances à la frontière de leurs territoires.

## Limitation à 30 km/h : la FNAUT salue une mesure « courageuse »

*Place Grènet, 24/10/2016*

**La Métropole vient de se voir décerner le ticket vert de la part de la fédération nationale des associations des usagers des transports (Fnaut) pour la mise en place de la limitation de vitesse à 30 km/h sur 43 des 49 communes de l'agglomération grenobloise.**

Une instauration « courageuse » pour cette fédération qui rassemble 160 associations en France. La Fnaut salue ainsi l'opération « Métropole apaisée ». Pour Yann Mongaburu, le président du syndicat mixte des transports en commun, « cette récompense vient encourager l'ensemble des démarches engagées pour accélérer et accompagner la transition de notre territoire ».

« C'est bien cette même volonté qui nous anime dans la mise en œuvre du dispositif de prévention et de suivi des pics de pollution, d'une logistique urbaine durable, ou encore des projets Cœurs de Ville-cœurs de Métropole. Le ticket vert de la Fnaut est un encouragement supplémentaire à continuer dans la voie que nous nous sommes tracée », ponctue Yann Mongaburu dans un communiqué.

## Transports - La Fnaut réclame une «réorientation profonde» de la politique des transports

*Localtis, le 25/10/2016*

À l'occasion de son 20<sup>e</sup> congrès qui s'est tenu à Strasbourg du 21 au 23 octobre, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) a adopté une motion adressée au gouvernement réclamant une «réorientation profonde» de la politique des transports qu'elle juge dénuée de «vision à long terme». Qui plus est, selon la Fnaut, cette politique «ignore les objectifs de la loi sur la transition énergétique adoptée en 2015 et les engagements pris lors de la COP 21 comme les exigences du service public et de l'aménagement du territoire». «Cette politique est en effet essentiellement centrée sur la mobilité routière (...) et sur une obsession de la traction électrique», tranche l'association, selon laquelle «un ensemble de décisions incohérentes laisse aujourd'hui le système ferroviaire dans une situation catastrophique».

Par ailleurs, comme elle le fait lors de chacun de ses congrès, la Fnaut a décerné ses «Tickets verts et rouges». Grenoble Alpes Métropole s'est vu décerner un Ticket vert «pour l'instauration courageuse» du 30 km/h (sauf sur les grands axes) dans 43 communes sur 49 de son agglomération. Plusieurs Tickets rouges ont par contre été attribués. Hubert Falco, maire LR de Toulon, en a reçu un car il «persiste depuis des années dans son hostilité obstinée et irrationnelle à un projet de tramway pourtant bien adapté à la desserte de l'agglomération toulonnaise». Jean-Pierre Masseret, ancien président PS du conseil régional de Lorraine, s'est vu reprocher l'échec, «par son comportement irresponsable et anti-démocratique», du projet de gare TGV-TER de Vandières. Ticket rouge également à Philippe Saurel, maire DVG de Montpellier, «promoteur de projets routiers surdimensionnés et de la gare TGV de Montpellier La Mogère dont le positionnement absurde allongera la durée des trajets des voyageurs». La Fnaut lui tient aussi rigueur du report de la réalisation de la ligne 5 du tramway «malgré une fréquentation prévue de 60.000 voyageurs par jour». Le dernier Ticket rouge va à Chambéry Métropole et à la communauté d'agglomération du Lac du Bourget (Grand Lac), «deux intercommunalités adjacentes qui ont cessé stupidement de coordonner leurs réseaux de transports urbains et rétabli des correspondances à la frontière de leurs territoires».

## Un «ticket rouge» pour le maire de Montpellier en matière de transports

*France Bleu Hérault, 23/10/2016*

**La Fédération nationale des associations d'usagers des transports a donné un «ticket rouge» au maire de Montpellier et président de la Métropole. La FNAUT pointe du doigt la politique de transport de Philippe Saurel.**

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports critique la politique de transport du maire de Montpellier et président de la Métropole. Réunie en congrès ce week-end, la fédération a décerné l'un de ses «tickets rouges» à Philippe Saurel.

La FNAUT pointe notamment du doigt la position du maire de Montpellier et président de Montpellier Méditerranée Métropole à propos du projet de la gare TGV de la Mogère. Gare qui a été construite à quelques kilomètres de la gare Saint-Roch au centre-ville de Montpellier.

Autre argument qui motive l'attribution de ce «ticket rouge», le report des travaux de la ligne 5 de tramway dans la métropole de Montpellier. Philippe Saurel avait préféré réaliser d'abord le bouclage de la ligne 4 autour de l'Écusson dans le centre historique de Montpellier. Philippe Saurel a indiqué ce samedi que les travaux de la ligne 5 pourraient démarrer à l'horizon 2019-2020.

## Montpellier - Les associations d'usagers des transports mécontentes du maire

20 Minutes, 25/10/2016

### La Fédération nationale des associations d'usagers des transports a plusieurs griefs à l'encontre de Philippe Saurel, pour son manque d'actions pour les transports collectifs...

Ils ont voulu adresser un sérieux avertissement à Philippe Saurel, le maire (DVG) de Montpellier. Réunie en congrès annuel, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) a adressé un « ticket rouge » au maire divers gauche de Montpellier et président de la métropole.

L'inauguration en grande pompe du bouclage de la quatrième ligne en juillet, en présence du premier ministre Manuel Valls, a laissé de marbre la puissante fédération de voyageurs.

Dans son collimateur, « l'abandon » de la ligne 5 prévue par Jean-Pierre Moure (PS), son prédécesseur à la tête de l'agglomération. Elle était censée relier Lavérune à Prades-le-Lez, « avec une fréquentation prévue de près de 60.000 voyageurs/jour et un rôle potentiellement important dans la structuration de l'urbanisation en cours. »

#### « La gare de la Mogère, un projet stupide »

Philippe Saurel leur a indirectement répondu samedi, lors de l'inauguration de l'avenue du Mondial-de-Rugby-2007 desservant le quartier Ovalie, touché par le report de la ligne qui avait fait l'objet d'un moratoire depuis deux ans, faute de financement. « Il n'est pas question d'abandonner cette ligne, a évoqué le maire. Le premier tronçon, au nord, de la colonne Saint-Eloi, la route de Mende puis Agropolis, Montferrier, Clapiers et Jacou sera évoqué en conseil de métropole avant Noël », pour un début des travaux en 2019. Pour la partie entre Jacou et Prades-le-Lez en revanche, rien n'a été annoncé, pas plus que pour le barreau devant relier Lavérune.

Autre point d'achoppement, la construction de la très controversée gare de la Mogère « positionnée stupidement très loin de la gare centrale de Montpellier-Saint-Roch, juge l'association, ce qui allongera considérablement la durée des trajets des voyageurs quand elle sera desservie par la SNCF ».

La dernière critique concerne les aménagements routiers (contournements de la ville) et autoroutiers (doublement de l'A9) pour lequel le maire s'est positionné favorablement, mais que conteste la FNAUT.

En attendant la fin des travaux de doublement de l'A9, l'actuelle portion entre Vendargues et Saint-Jean-de-Védas est régulièrement le théâtre d'accidents qui paralysent totalement le trafic.

## La Fédération nationale des associations d'usagers des transports épingle Saurel

Midi Libre, 23/10/2016

### La Fnaut vient d'adresser un de ses fameux «tickets rouges» au maire de Montpellier pour trois raisons. Les voici.

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports n'est pas tendre avec Philippe Saurel, le maire de Montpellier et président de la Métropole : réunie en congrès à Strasbourg jusqu'à ce dimanche, elle vient de lui adresser un de ses fameux « tickets rouges ». Pour trois raisons.

D'abord parce que l'élu a soutenu le doublement de l'A9 mais « exige encore de nombreux investissements routiers surdimensionnés ». La fédération cite le contournement ouest de Montpellier, le contournement est, la déviation de l'ex-RN 113 à Baillargues, la Licom (liaison intercommunale de l'ouest de Montpellier) et le Lien (liaison intercantonale d'évitement nord).

#### «Décisions néfastes»

Ensuite parce que Philippe Saurel soutient la future et tant décriée gare TGV de La Mogère. Une gare, estime la Fnaut, « positionnée stupidement très loin de la gare centrale de Montpellier - Saint-Roch desservie par les TER et les transports de proximité, ce qui rallongera considérablement la durée des trajets des voyageurs quand elle sera desservie par la SNCF ».

Enfin à cause du report de la ligne 5 du tramway « malgré sa fréquentation prévue de près de 60 000 voyageurs par jour et son rôle potentiellement important dans la structuration de l'urbanisation en cours ».

Chaque année, la Fnaut attribue des prix pour attirer l'attention sur des réalisations « intéressantes » (tickets verts) ou des décisions qu'elle juge « néfastes » (tickets rouges) dans le secteur des transports.





# 20<sup>e</sup> congrès

Strasbourg - 21-23 octobre 2016

Le 20<sup>e</sup> congrès de la FNAUT était organisé par :

